Die Rechtsstellung des Empfängers aus dem Frachtvertrag beim Landfrachtgeschäft

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät
der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Herbert Lersch
Referendar in München

Approbiert am 2. März 1931

Gedruckt
im Tageblatt-Haus Coburg
1931

Referent: Univ.-Prof. Dr. Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalt.

Seite:

Einleitung 1

§ 1. Begriff, Inhalt und Perſonen des Frachtgeſchäftes, ſowie der Eintritt des Empfängers in ſeine Rechte 3

§ 2. Die rechtliche Natur des Frachtvertrages 11

§ 3. Erwerb von Beſitz und Eigentum durch den Empfänger 24

§ 4. Das Verfolgungsrecht des Abſenders nach § 44 KO. 32

§ 5. Die Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag 35

§ 6. Die Schadenshaftung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger . 47

§ 7. Der Empfänger als Schuldner des Frachtführers 57

§ 8. Das Pfandrecht des Frachtführers 67

§ 9. Die Ablieferungshinderniſſe 74

§ 10. Der Ladeſchein in ſeinen obligatoriſchen Wirkungen 83

§ 11. Der Untergang der Anſprüche des Empfängers gegen den Frachtführer 87

Literaturverzeichnis 99

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549628_0012

Einleitung.

„Der Empfänger iſt ebenſo wie der Abſender an der glücklichen und rechtzeitigen Ankunft des Gutes intereſſiert. Da ein richtig durchgebildetes Recht der Intereſſenlage entſprechen muß — ſind doch alle Rechte nur um beſtehender Intereſſen halber gegeben — ſo konnte das Frachtrecht auch nicht an dieſem Intereſſe des Empfängers vorübergehen.“ Dieſes Wort Müller-Erzbachs [1]) charakteriſiert knapp und klar, worum es geht, wenn davon geſprochen werden ſoll, welche Rechtsſtellung der Empfänger innerhalb des geſamten Frachtgeſchäftes einnimmt. Der Frachtvertrag ſelbſt wird freilich nur vom Abſender und Frachtführer abgeſchloſſen und wird der Empfänger auch bereits beim Vertragsabſchluß genannt oder wenigſtens dem Frachtführer beſtimmbar angegeben, ſo ſteht er doch zunächſt außerhalb jeder frachtrechtlichen Beziehung zu einer der Vertragsparteien; etwas anderes iſt es, ob nicht zwiſchen Abſender und Empfänger ein ſonſtiges Rechtsverhältnis beſteht, das aber dann nichts mit dem Frachtgeſchäft als ſolchem zu tun hat, es ſei denn inſoferne, als der Abſender — und dies iſt vorwiegend der Fall — gerade in Hinblick auf dieſes vorhandene Rechtsverhältnis den Frachtvertrag abſchließt. Frachtrechtlich gelangt der Empfänger erſt mit einem ſpäteren Zeitpunkt zu Bedeutung und Einfluß.

„Dieſes ſich aus der Intereſſenlage ergebende Eintreten des Empfängers in das Frachtverhältnis war ſchon frühzeitig gewohnheitsrechtlich anerkannt“[2]) und wurde ſpäterhin durch das ADHGB. geſetzlich geregelt; allmählich, Schritt für Schritt, kommt der Empfänger in den Genuß frachtrechtlicher Anſprüche, denen freilich frachtrechtliche Pflichten gegenüberſtehen.

Das HGB. von 1897 übernahm allgemein die Regelung, wie ſie das ADHGB. getroffen hatte, und hielt insbeſondere ſtreng feſt an dem Gedanken der Trennung von Abſchluß des Frachtvertrages und Eintritt des Empfängers in das Frachtverhältnis. Soweit Aenderungen vorgenommen wurden, beruhten ſie auf dem Wunſche, im neuen Geſetz die bis dahin erkannten Unklarheiten nach Möglichkeit zu vermeiden und die geſetzliche Regelung fortgeſchritteneren Verhältniſſen anzupaſſen; daß nicht alle Streitfragen durch die Neufaſſung des HGB. entſchieden wurden, daß

[1]) Müller-Erzbach S. 608.
[2]) a. a. O.

noch heute mancherlei Fragen und Probleme der Literatur und Rechtspflege zur Prüfung und Klärung verblieben ſind, wird die vorliegende Arbeit zeigen; insbeſondere hat das Geſetz — mit Recht — es vermieden, Stellung zu nehmen in dem Streite, welche juriſtiſche Konſtruktion dem Frachtgeſchäft zu Grunde zu legen iſt im Hinblick darauf, daß es drei Perſonen ſind, die durch e i n Rechtsverhältnis verbunden ſind.[3])

Die eigenartige Stellung des Empfängers — auf der einen Seite am Abſchluß des Frachtvertrages nicht beteiligt zu ſein, auf der anderen aus ihm Rechte und Pflichten zu erwerben — erneut zu unterſuchen, hat ſich der Verfaſſer dieſer Arbeit zur Aufgabe geſtellt und zweierlei zu erreichen geſucht: einmal einen Ueberblick zu geben über die frachtrechtlichen Zuſammenhänge, die den Empfänger berühren und aus denen er Rechte abzuleiten vermag, wie ihm aus ihnen Pflichten erwachſen, und ſodann die Fragen eingehender zu betrachten, die ſeines Erachtens ausführlicher Klarſtellung beſonders wert erſchienen. Daß dabei die Form kurzer Darſtellung des geſamten einſchlägigen Fragenkomplexes gewählt wurde, geſchah, um der Arbeit eine möglichſt ſtraffe und geordnete Ueberſicht geben zu können; dabei wurden einzelne Punkte weiter ausholend, einzelne Punkte in kürzerer Darſtellung, je nach Notwendigkeit, beſprochen. Im allgemeinen beſchränkt ſich die Arbeit auf rein frachtrechtliche Probleme und nimmt auf bürgerlichrechtliche Fragen nur inſoweit Bezug, als die Bedeutung und Tragweite des Stoffes es erfordern.[4])

Wenn vom Frachtgeſchäft ſchlechthin geſprochen wird, ſo will man damit in erſter Linie das gewöhnliche Landfrachtgeſchäft bezeichnen, bezieht aber vielfach die Beförderungsgeſchäfte der Eiſenbahn, ſoweit es ſich nicht um Perſonenbeförderung handelt, mit herein. Die vorliegende Arbeit läßt jedoch die Frachtgeſchäfte der Eiſenbahn unerörtert, da dieſe, wenn auch — wie die Seefracht — im HGB. geregelt, Sondererſcheinungen ſind, die gleich dem Poſtfrachtgeſchäft, der Binnenſchiffahrt oder der Seeſchifffahrt eigener geſetzlicher Normierung unterliegen. Der geſtellten Aufgabe wäre die Hereinbeziehung anderer Frachtgeſchäfte abträglich geweſen, zumal es bei dem Thema der Arbeit meiſt nur darum gegangen wäre, Einzelheiten aufzuzählen, die teils für ſich allein ſprechen, teils aber in ihren Streitpunkten auf Erörterungen und Entſcheidungen beim Landfrachtgeſchäft zurückverweiſen.

[3]) vgl. § 2 der Diſſ.

[4]) So mußte z. B. über Eigentum und Beſitz am Frachtgut wie über das Verfolgungsrecht des unbezahlten Verkäufers beſonders geſprochen werden.

§ 1.

Begriff, Inhalt und Perſonen des Frachtgeſchäftes, ſowie der Eintritt des Empfängers in ſeine Rechte.

Eine Definition des Frachtgeſchäftes ſelbſt, alſo eine erſchöpfende Angabe ſeines Inhalts ſowie ſeiner juriſtiſchen Weſenheit kennt das Handelsgeſetzbuch überhaupt nicht; es beſchränkt ſich vielmehr lediglich darauf, einleitend zu erläutern, wer Frachtführer iſt. Aus § 425 HGB. iſt deshalb nicht umfaſſend zu entnehmen, welche Merkmale ein Rechtsgeſchäft aufzeigen muß, um als Frachtgeſchäft angeſprochen werden zu können. Es ſei erwähnt, daß der Ausdruck „Frachtgeſchäft" zum erſten Mal im allgemeinen deutſchen Handelsgeſetzbuch von 1861 gebraucht wurde.[1]) Ohne weiteres iſt erſichtlich — und zwar bereits auf Grund einer allgemeinen Erwägung —, daß das Frachtgeſchäft nicht nur die Beförderung des Gutes zum Gegenſtand hat, ſondern da das Gut während des Beförderungsweges in nächſter Obhut irgendeiner Perſon ſtehen muß, als weiteren weſentlichen Beſtandteil die Pflicht einer custodia in irgendwelcher Art enthalten muß. Es ſei ſomit, in Kürze zuſammenfaſſend, Näheres über Weſen und Inhalt des Frachtgeſchäftes ausgeführt, zumal ja auch von den einzelnen rechtlichen Beſtandteilen des Frachtinſtituts der Empfänger jeweils berührt wird, inſofern er nämlich aus ihnen originäre Rechte ableitet oder Rechte des Abſenders in der Geltendmachung übernimmt,[2]) bezw. ihm Pflichten auferlegt ſind.

Vom Frachtführer wird der Erfolg der Vertragsleiſtung verſprochen durch das „Uebernehmen" der Beförderung[3]); damit wird von dem Frachtführer eine Verpflichtung übernommen, die zunächſt in dem Verbringen des Frachtgutes von einem Ort zum anderen Ort beſteht. Es genügt zu dem Begriff der Beförderung, daß nur eine geringe Raumänderung vorgenommen wird, und auch dann hat man es mit der Betätigung eines Frachtgeſchäftes zu tun, wenn z. B. das Gut nur über die Straße gebracht werden ſoll. Freilich in den Fällen ſo geringer räumlicher Veränderung — man bedenke beſonders den Fall eines Transportes von Möbel-

[1]) Leutke S. 19.
[2]) vgl. § 2 der Diſſ.
[3]) § 425 HGB.

ſtücken innerhalb desſelben Hauſes! — muß man die Beantwortung der Frage des Vorliegens eines Frachtgeſchäftes darauf abſtellen, inwieweit der Transportierende ſelbſtändig und verantwortlich handelt; darauf ſoll aber erſt weiter unten bei Behandlung der Obhut des Frachtführers ausführlicher eingegangen werden. Neben der räumlichen Veränderung erfordert der Begriff der Beförderung noch ein beſtimmtes oder doch beſtimmbares Endziel des Beförderungsweges, wobei allerdings bei Vorliegen dieſer Beſtimmbarkeit nie der Frachtführer ſeinerſeits das Endziel zu wählen befugt ſein darf. Andererſeits iſt es durchaus möglich, daß das Endziel der Fracht [4]) von einem Dritten erſt ſpäterhin, insbeſondere vom Empfänger, ſei es während des Rollens des Frachtgutes, ſei es nach Ankunft an einem vorläufigen Beſtimmungsort feſtgeſetzt wird; im Handelsverkehr iſt es geradezu die Regel, daß es dem Empfänger überlaſſen wird, wohin er das Gut gebracht haben will. Dagegen kann nie ein Frachtvertrag vorliegen, wenn es ſich um „die bloße Veränderung der räumlichen Beziehung nach einem vom Unternehmer ſelbſt zu beſtimmenden Orte“ [5]) handelt. So ſteht der Müllvertrag, der als hervorragendſtes Beiſpiel genannt werden ſoll, wohl dem Frachtgeſchäft nahe, den Regeln dieſes iſt er aber nicht unterſtellbar. Daß im Frachtvertrag das Beförderungsmittel keine Rolle ſpielt, darf heute als von der herrſchenden Meinung anerkannt feſtgeſtellt werden; auch bloße körperliche Kräfte des Frachtführers müſſen als Beförderungsmittel des Frachtgeſchäftes gelten, wie auch keine Stelle des Geſetzes zu einer gegenteiligen Meinung Anlaß gäbe; ſo vertritt auch das Reichsgericht [6]) und das Reichsoberhandelsgericht [7]) den Standpunkt, daß z. B. Viehtreiber, Packträger und Dienſtmänner Frachtführer ſind. Doch ſei betont, daß gerade beim Packträger die Möglichkeit ſtändiger Weiſungen des Geſchäftsherrn beſonders groß iſt und ſich deshalb ſeine Stellung als Frachtführer in Hinſicht auf das nachfolgend beſprochene Erfordernis der Obhut über das Gut wohl nur von Fall zu Fall entſcheiden läßt. Allein Coſack [8]) vertritt hinſichtlich der eigenen Körperkraft des Unternehmers, aber ohne einen Beweis durch das Geſetz führen zu können, einen gegenteiligen Standpunkt. Was übrigens jeweils unter Frachtgut zu verſtehen iſt, läßt ſich am kürzeſten mit Koenige [9]) dahin erklären, „daß es auf die Art des Gutes nicht ankommt, wenn es nur beförderungsfähig iſt“.

Nun ſpricht § 429 HGB. von einer Zeit zwiſchen „Abnahme und Ablieferung des Gutes“ und beſtimmt die Haftung des Fracht-

---

[4]) „Fracht“ hier im techniſchen Sinne der Beförderung gebraucht im Gegenſatz zu Fracht = Frachtgeſchäft und Fracht = Frachtlohn.
[5]) Düringer-Hachenburg III S. 817/b.
[6]) R.G. Bd. 6/100.
[7]) R.O.H.G. Bd. 13/133.
[8]) Coſack S. 421.
[9]) Koenige S. 850.

führers „für den Schaden, der durch Verluſt oder Beſchädigung des Gutes in dieſer Zeit entſteht". Dies zielt notwendig darauf ab, daß der Frachtführer das Gut mit dem Empfang vom Abſender in ſeine, des Frachtführers, Obhut nimmt. Wie ſollte auch der Frachtführer im Sinne des § 429 HGB. haften können, wenn er nicht den vollen Gewahrſam an dem Gut erlangt; daraus muß eindeutig gefolgert werden, daß kein Frachtvertrag vorliegt, wenn ſich der Abſender ein auch frachttechniſches Verfügungsrecht vorbehält; ob er dies dadurch erreicht, daß er ſich ein jederzeitiges Weiſungsrecht hinſichtlich der Art und Weiſe der Beförderung in techniſchem Sinn ausbedingt, oder ob er eine Begleitperſon, die beförderungstechniſch mitbeſtimmend oder alleinbeſtimmend ſein ſoll, mit dem Gute reiſen läßt, iſt gleichgültig. Freilich, ſobald dieſer Begleiter nur die Aufgabe hat, auf das Gut zu achten, ohne die Beförderung ſelbſt beeinfluſſen zu können, wie es häufig bei Viehtransporten zur Fütterung und Wartung der Tiere geſchieht, liegt trotzdem ein Frachtgeſchäft vor. Am klarſten wird das Geſagte bei einer Betrachtung des Schleppvertrages: hier iſt zu unterſcheiden, ob die Lenkung des geſchleppten Schiffes ganz dem Schlepper überlaſſen wird oder ob ſich der Schiffer des geſchleppten Schiffes nur Kraft und Beförderungsenergie entlehnt, die Lenkung ſeines Schiffes aber nicht in fremde Hände legt; hat man es erſteren Falles mit einem Frachtvertrag zu tun, ſo iſt letzteren Falles je nach Lage der beſonderen Umſtände ein einfacher Dienſtvertrag oder ein Werkvertrag geſchloſſen worden. Gleicherweiſe iſt das Wirken eines Packträgers zu beurteilen, und es kommt alles auf die wirkliche Hingabe des Gutes an dieſen an. Darum iſt es in Hinſicht auf dieſes Erfordernis der Obhutübergabe ſehr vorſichtig zu verſtehen, wenn Düringer-Hachenburg [10]) allgemein ſagt, daß „der Möbeltransport von einer Etage eines Hauſes in eine andere ein Frachtvertrag" iſt. Im übrigen entſpricht die Uebernahme durch den Frachtführer und die nach § 429 HGB. damit verbundene Schadenshaftung auch dem intereſſenpolitiſchen Gedanken der Gefahrtragung desjenigen, der dieſer Gefahr zunächſt ſteht, da es der Frachtführer iſt, der in ganz anderem Maße wie der meiſt frachttechniſch unkundige Abſender die Gefahren des in Frage ſtehenden Transportes kennt; dieſem Gedankengang entſpringt auch das Recht der Oeffnung und Inhaltsprüfung des Frachtgutes beim Eiſenbahnfrachtrecht.[11])

Weiterhin iſt von Bedeutung, daß die Ausführung der Beförderung, die beim Frachtgeſchäft als Vertragsleiſtung ihrem Erfolge nach geſchuldet iſt, unter eigener Verantwortung und auf eigene Rechnung des Frachtführers geſchieht; doch iſt zu beachten, daß dieſes „Ausführen auf eigene Rechnung" nur dem Abſender gegenüber von Bedeutung iſt und es unerheblich wird, ob auch

[10]) Düringer-Hachenburg III S. 817.
[11]) E.V.O. § 53 i. V. m. § 16 Geſ. über die R.B.G.

Dritten gegenüber auf eigene Rechnung gehandelt wird; so weist Makower[12]) mit Recht darauf hin, daß der Beförderungsunternehmer auch dann Frachtführer im Sinne des Gesetzes bleibt, wenn seine ganze Tätigkeit zu Rechten und Lasten eines Dritten geht: z. B. wenn ein Frachtunternehmen unter Aufrechterhaltung selbständigen Auftretens einer Speditionsfirma an anderem Orte kassentechnisch angegliedert wird; nur dem Absender gegenüber ist die Stellung eigener Verantwortlichkeit und eigener Rechnung zu wahren. Die Verantwortlichkeit bleibt auch bestehen, wenn der Unternehmer die Beförderung durch Dritte ausführen läßt; unbezweifelt ist dies bei Benützung von eigenen Leuten als Gehilfen,[13]) aber auch zu bejahen im Falle der Weitervergebung des Transportes an Unterfrachtführer, wie es das Gesetz in § 432 I HGB. zum Ausdruck bringt. Uebrigens kommt es gar nicht darauf an, wer den Transport tatsächlich bewirkt; diese heute herrschende Ansicht vertritt auch Leutke,[14]) indem er ausführt, daß Frachtführer ist, wer „als dominus negotii dafür einzustehen hat, daß der Transport überhaupt und ordnungsgemäß zur Ausführung gelangt"; er folgert daraus, daß jemand Frachtführer sein kann, der kein einziges Transportmittel besitzt und niemals eine Transporthandlung selbst vornimmt.

Endlich ist noch darauf hinzuweisen, daß das Frachtgeschäft, wie es das HGB. regelt, nicht Nebengeschäft d. h. Nebenbestandteil eines auf eine andere Leistung lautenden Vertrages sein darf. Dies ist jedoch scharf zu trennen von dem Sinn und Inhalt des § 451 HGB., wonach ein Kaufmann, der nicht Frachtführer ist, ebenso den Vorschriften der §§ 426—450 HGB. unterliegt, „wenn er im Betrieb seines Handelsgewerbes eine Beförderung von Gütern übernimmt"; vielmehr zielt die obige Feststellung auf solche Fälle ab, in denen die Beförderung des Gutes nur Nebenverbindlichkeit ist, sei es nach Treu und Glauben, Verkehrssitte oder Geschäftsgebrauch, sei es auf Grund besonderer Nebenabrede z. B. im Zusammenhang mit einem Kaufvertrag.[15]) Hinzu kommt noch beim Frachtvertrag das Erfordernis der Gewerbemäßigkeit, aber mit der schon genannten Ausnahme des § 451 HGB. Es braucht jedoch die Frachtleistung, um den Leistenden zum Frachtführer nach HGB. zu machen, nicht entgeltlich zu sein;[16]) denn Handelsgeschäft ist j e d e s zum Betriebe eines Handelsgewerbes gehörige Geschäft eines Kaufmanns und es läßt sich daher die Notwendigkeit einer Entgeltlichkeit nicht etwa aus § 451 HGB.[17]) ableiten, während aus sonstigen gesetzlichen Bestimmungen sich eine Entscheidung dieser Frage überhaupt nicht geben läßt. Wie freilich

[12]) Makower S. 1483.
[13]) § 278 BGB. und § 431 HGB.
[14]) Leutke S. 22.
[15]) vgl. § 447 BGB.
[16]) Anders R.O.G.G. Bd. 13, S. 135.
[17]) vgl. § 343 HGB.

die Enentgeltlichkeit eines Frachtgeſchäftes auf deſſen juriſtiſche Natur einzuwirken vermag, iſt eine an anderer Stelle zu behandelnde Frage. Wichtig iſt nur, daß ein Kaufmann als ſolcher den unentgeltlichen Frachtvertrag abſchließt.[18])

An dem Frachtgeſchäft ſind nun drei Perſonen beteiligt: Abſender, Frachtführer und Empfänger und zwar ſo, daß die beiden erſteren durch einen gegenſeitigen Vertrag miteinander verbunden ſind, während der letztere, ohne irgendwie Vertragspartei des Frachtgeſchäftes zu ſein, in eigenartiger, originärer Stellung den Kreis der beteiligten Perſonen ſchließt. In der Praxis iſt es freilich häufig ſo, daß derjenige, der das Gut zunächſt in Händen hat und es befördert ſehen will, nicht direkt mit dem Frachtführer in Verbindung tritt, ſondern ſich dieſerhalb eines Mittlers bedient; dieſer iſt dann der eigentliche Abſender, während der urſprüngliche Inhaber des Frachtgutes zum ſog. Verſender wird d. h. es lediglich mit dem Mittler, dem Spediteur, zu tun hat, für das Frachtgeſchäft ſelbſt aber nicht weiter von Bedeutung wird;[19]) führt allerdings der Spediteur ſelbſt die Beförderung des Gutes aus und hat er damit die Rechte und Pflichten eines Frachtführers übernommen, ſo iſt er dem Verſender gegenüber zugleich Spediteur und Frachtführer; zu den Rechten und Pflichten aus dem Speditionsvertrag treten die Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag; jedoch entfallen für den ſelbſtausführenden Spediteur die Rechte des Frachtführers, die dem Zweck der Speditionserteilung widerſprechen, alſo die Rechte aus den §§ 426, 427, 429 II HGB.; denn die Beſorgung der dort genannten Formalien und Angaben iſt Aufgabe des Spediteurs. Anders iſt es im Falle des § 413 HGB., wenn Spediteur und Verſender ſich über die Beförderungskoſten beſtimmt geeinigt haben; dann iſt der Uebernehmer lediglich Frachtführer und umgekehrt der Verſender wird Abſender, freilich mit der ev. Modifikation beſonderer Proviſionsvereinbarung. Für das Frachtgeſchäft ſelbſt ſind alſo allein maßgebend und von Bedeutung:

1. Der Abſender, der den Frachtauftrag erteilt; gleichgültig iſt es, ob er für ſich ſelbſt oder einen Dritten, den Verſender, handeln will; dem Frachtführer gegenübertritt er in eigenem Namen handelnd auf.
2. Der Frachtführer; für ihn gibt das Geſetz ſelbſt eine ausreichende Definition in § 425 HGB. und es kann bezüglich der einzelnen Begriffsmerkmale auf ſchon Geſagtes verwieſen werden.
3. Der Empfänger, Deſtinatär oder Adreſſat iſt derjenige, an den das Gut abgeliefert werden ſoll u. deſſen Stellung demgemäß erſt in einem ſpäteren Zeitpunkt von rechtlicher Bedeutung wird. Dieſe ſoll in vorliegender Arbeit unterſucht werden;

---

[18]) Lehmann-Ring II S. 312, Staub IV S. 877.
[19]) vgl. § 407 I HGB.

hier ist die Frage vorweg zu erörtern, ob Empfänger und Absender notwendig verschiedene Personen sein müssen; wenn auch das Gesetz stets scharf zwischen ihnen beiden trennt, so spricht dies nicht gegen eine Verneinung der gestellten Frage, d. h. nicht gegen eine Personenidentität von Empfänger und Absender, wie es denn auch im Rechtsleben immer wieder vorkommt, daß eine und dieselbe Person im gleichen Rechtsinstitut verschiedene Funktionen übernehmen und erfüllen kann, wobei als Beispiel bloß auf das Wechsel-, auf das Speditions- oder auf das Kommissionsrecht verwiesen sei. Die rechtliche Folge solcher Personenidentität ist dann allein die, daß die Rechte und Pflichten zweier Rechtssubjekte einer Person gegeben sind, bezw. teilweise verschmelzen,[20]) teilweise sich aufheben.[21])

Betrachtet man die Abwickelung des Frachtgeschäftes, so wird man im wesentlichen zwei große Abschnitte unterscheiden können, deren Trennung daraus resultiert, daß beim Frachtgeschäft eben drei Personen beteiligt sind; zunächst ist es der Absender, der das Verfügungsrecht über das Frachtgut inne hat, während späterhin Rechte und Pflichten des Absenders auf den Empfänger übergehen, bezw. der Empfänger in originärer Stellung in das Frachtverhältnis eintritt. Aus dem Wandern des Verfügungsrechtes vom Absender zum Empfänger ergibt sich insofern eine Zweiteiligkeit des Frachtgeschäftes, als zuerst allein der Absender als dominus negotii aufzutreten berechtigt ist; mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte dagegen und der Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger oder mit der Erhebung einer Klage gemäß § 435 HGB. durch diesen wird nunmehr der Empfänger zum dominus negotii. Daß sich dieser Uebergang, den das Gesetz besonders in den §§ 433 II und 435 HGB. konstituiert, nicht auf einmal vollständig vollzieht, sondern sich langsam anbahnt, und daß der Eintritt des Empfängers in das Frachtverhältnis schrittweise erfolgt, ist im Hinblick auf die gegebene Interessenlage erklärlich: denn wie der Empfänger ein Interesse an der glücklichen und rechtzeitigen Ankunft des Gutes hat,[22]) so bleibt das gleiche Interesse auch für den Absender, der meist mit dem Empfänger durch einen Vertrag, gleich welcher Art, rechtlich verbunden ist, bestehen und zwar bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger, so daß die beiden Interessen zeitweilig gleich stark und bedeutend sind; folglich ergeben sich Zeitabschnitte, in denen der Absender wie der Empfänger auf den Frachtverlauf einzuwirken befugt sein muß.

Den Pachtvertrag selbst schließt allein der Absender mit dem Frachtführer ab, sodaß anfänglich der Empfänger in keinerlei rechtlicher Verbindung mit dem Letzteren steht. Wie schon ge-

[20]) vgl. § 435, 436 HGB.
[21]) vgl. § 433 HGB.
[22]) vgl. Einleitung.

ſagt, können dagegen Abſender und Empfänger von Anbeginn in vielgeſtalter Rechtsbeziehung ſtehen, was aber das Frachtgeſchäft als ſolches niemals berührt; z. B. es hat der Werkübernehmer zugeſagt, das fertige Werk zu verſchicken und für ſeine Verfrachtung Sorge zu tragen. Weiterhin ſtellt der Abſender den Frachtbrief aus, übergibt dem Frachtführer die Begleitpapiere, wie er überhaupt die verſchiedenen Modalitäten der Fracht beſtimmt.[23]) Von dem Augenblick an aber, in dem das Gut zu rollen beginnt, macht ſich bereits die Möglichkeit eines wenn auch noch geringen Einfluſſes des Empfängers geltend: nur in Fällen beſonderer Notwendigkeit kann der Empfänger eingreifen. „Vor der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung", alſo während das Gut unterwegs iſt, „iſt der Empfänger dem Frachtführer gegenüber berechtigt, alle zur Sicherſtellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu ergreifen und dem Frachtführer die zu dieſem Zwecke notwendigen Anweiſungen zu erteilen".[24]) Sicherſtellung des Gutes alſo muß es erfordern, wenn anders der Empfänger in dieſem frühenZeitpunkt dem Frachtführer Anweiſungen geben oder darüber hinaus ſelbſt aktiv eingreifen will; nur wenn eine beſondere Notwendigkeit gegeben iſt, kann der Empfänger handelnd auftreten, z. B. eine beſondere Art der Lagerung oder ſelbſt eine kurze Unterbrechung des Transportes anordnen. Niemals freilich darf er derart eingreifen, daß Anweiſungen des Abſenders widerſprochen würde; denn dieſer hat während des Rollens des Gutes ein ſo ſtarkes Recht der Dispoſition, daß er das Gut anhalten, zurückrufen oder einem anderen Empfänger zuſtellen laſſen kann,[25]) und es wäre widerſinnig, könnte der Empfänger Anweiſungen bloß untergeordneter Art gegen den Willen des Abſenders durchſetzen. Endlich ſei noch erwähnt, daß der Empfänger auch ſolche Maßregeln nicht ergreifen darf, die nicht unbedingt notwendig, ſondern nur — wenn auch für alle Beteiligten — wünſchenswert erſcheinen.[26])

Nun kommt das Gut am Beſtimmungsort an und damit ändert ſich auch die Rechtsſtellung des Empfängers um ein Erhebliches; er rückt damit, aber erſt jetzt, in eine wirkliche Gläubigerſtellung ein und wird berechtigt, „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte" — alſo Rechte, die durch einen Vertrag, bei deſſen Abſchluß er gar nicht beteiligt war, entſtanden ſind — „gegen den Frachtführer im eigenen Namen geltend zu machen", freilich „gegen Erfüllung der ſich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen".[27]) Neben ihm, dem Empfänger, bleibt jedoch der

---

[23]) §§ 426, 427, 428 HGB.
[24]) § 434 HGB.
[25]) § 433 I HGB.
[26]) vgl. Ehrenberg V 2 S. 151.
[27]) § 435 HGB.

Abſender immer Gläubiger aus dem von ihm abgeſchloſſenen Vertrag, und zwar iſt er auch jetzt noch derjenige, der mit ſtärkeren Rechten ausgeſtattet iſt, alſo der Einflußreichere, was aus dem noch verbleibenden Recht der Konterorder [28]) erhellt. Immerhin iſt der Empfänger durch die Ankunft des Gutes ſoweit berechtigt, daß er in eigenem Namen Erfüllung des Frachtvertrages fordern kann, mag auch der Abſender das Gut noch zurückrufen oder ſonſtige Dispoſitionen treffen können; wichtig kann letztes z. B. werden, wenn der Empfänger Anweiſungen gibt über die Art der Lagerung des Gutes, die ſolchen des Abſenders widerſprechen; dann freilich bleiben die Anordnungen allein des Abſenders maßgebend und es würde ſich der Frachtführer ſogar im Sinne poſitiver Vertragsverletzung haftbar machen, wollte er dem Empfänger Folge leiſten. Kommt aus irgendeinem Grunde das Gut überhaupt nicht an, ſo hat natürlich der Empfänger keinerlei Anſprüche gegen den Frachtführer. Das ergibt ſich klar aus der Beſtimmung des § 435 HGB. Anders aber entſcheidet das Reichsgericht,[29]) wenn ein Teil des Gutes angekommen iſt, und zwar ſo, daß der Empfänger auch wegen des noch ausſtehenden Gutes Anſprüche gegen den Frachtführer erheben kann; dies folgert das Reichsgericht aus dem Begriff der Einheitlichkeit eines Rechtsgeſchäftes, wie dieſer in den §§ 139 und 280 II BGB. ausgeſprochen iſt. Mit Recht zieht Müller-Erzbach [30]) auch die Vorſchrift des § 469 BGB. heran, um darüber hinaus zu beweiſen, daß bei Teilankunft des Gutes nicht ein Anſpruch auf den anderen Teil erworben wird, „wenn mehrere Güter auf einen Frachtbrief reiſen."

Die wichtigſte Berechtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes an liegt darin, daß er „vom Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes verlangen kann".[31]) Iſt dies geſchehen oder iſt dem Empfänger auch nur der Frachtbrief übergeben worden, ſo beginnt für ihn ein neues Stadium, nämlich jegliches Verfügungsrecht des Abſenders iſt erloſchen.[32]) Der Uebergabe des Frachtbriefes iſt noch ein Zweites gleichgeſtellt, um die Intereſſen des Empfängers in beſonderer Weiſe zu wahren, nämlich die Erhebung einer Klage auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes gemäß § 433 II i. V. m. § 435 HGB. Endlich hat der Empfänger eine unbeſchränkbare Machtſtellung erlangt, iſt wirklicher dominus negotii geworden und der Abſender hat jedes Recht, über das Gut anderweitig zu verfügen, verloren.

[28]) § 435 i. V. m. § 433 HGB.
[29]) R.G. Bd. 67 S. 105 u. Bd. 79 S. 311.
[30]) Müller-Erzbach S. 609.
[31]) § 435 HGB. Satz 2.
[32]) § 433 II HGB.

§ 2.

Die rechtliche Natur des Frachtvertrages.

Der Frachtvertrag wird, wie ſchon dargeſtellt, allein vom Frachtführer und Abſender abgeſchloſſen und der Eintritt des Empfängers in das durch ihn entſtandene Rechtsverhältnis vollzieht ſich langſam und in verſchiedenen Stadien, von denen Leutke [1]) allgemein zwar richtig, aber im einzelnen nicht immer zutreffend ſagt, es erſcheine innerhalb ihrer zweifelhaft, ob das Verfügungsrecht über das Frachtgut dem Abſender oder dem Empfänger zuſtehe. Trotz der Einheitlichkeit des Frachtgeſchäftes kann man bei der Behandlung ſeiner juriſtiſchen Natur eine Trennung dahin machen, daß man zwiſchen dem Frachtvertrag ſelbſt und dem Eintritt des Empfängers unterſcheidet; denn deſſen Eintritt bedeutet eine Verſchiebung in der Perſon des einen Rechte- bezw. Pflichtenträgers aus dem Frachtgeſchäft. Darum ſoll auch hier zunächſt nur von der juriſtiſchen Weſenheit des Frachtvertrages geſprochen werden.

I. Der Frachtvertrag zwiſchen Abſender und Frachtführer.

Da das Frachtgeſchäft im weſentlichen zum Inhalte hat, eine Leiſtung, zumeiſt gegen Entgelt, zu erbringen, die auf Arbeit beruht, nämlich die Bewerkſtelligung der Beförderung, ſo iſt es am beſten von dem Begriff der Arbeitsgeſchäfte, wie ihn Endemann geprägt hat, auszugeben. „Es ſind diejenigen, welche auf der einen Seite eine Arbeitsleiſtung, auf der anderen, ſoweit nicht ausnahmsweiſe Unentgeltlichkeit eintritt, die Zahlung eines Preiſes oder Lohnes zum Gegenſtand haben“ [2]); dieſe Arbeitsleiſtung kann in der Herſtellung eines Werkes oder in Dienſten beſtehen. Der Frachtvertrag iſt ohne Zweifel ein ſolcher Arbeitsvertrag, doch werden nicht Dienſte aus ihm geſchuldet, ſondern die vollendete, abgeſchloſſene Leiſtung der Beförderung, und dem Abſender kommt es nur auf den Erfolg deſſen an, wozu der Frachtführer ſich verpflichtet hat. Damit iſt der Frachtvertrag als ein Werkvertrag charakteriſiert und allgemein im früheren wie im heutigen Recht anerkennt man ſeine rechtliche Natur als die eines Werkvertrages. Bereits das römiſche Recht unterſtellte die Transportverträge den Regeln der locatio conductio operis,[3]) da es dem Römer an einem beſonderen Handelsrecht fehlte, was ſich ſeinerſeits aus der weiten Spannung der

---

[1]) Leutke S. 37.

[2]) Endemann S. 616.

[3]) vgl. Paul. l. 3 § 1 dig 4,9: si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto agere potest: si vero res perferendas nauta conduxit, ex locato convenietur.

römiſchen Rechtstypen allgemeiner Art erklärt.[4]) Auch der Wortlaut des § 425 HGB. entſpricht der genannten Rechtsauffaſſung, wenn er den Frachtführer „die Beförderung übernehmen" läßt und dieſen damit als Unternehmer eines Werkes kennzeichnet. Demnach ſind auch erſatzweiſe und in Ergänzung der handelsrechtlichen Normen die Vorſchriften des BGB.[5]) über den Werkvertrag heranzuziehen; außerdem aber hat der Frachtvertrag eine Geſchäftsbeſorgung zum Gegenſtand. Dies iſt heute nicht mehr beſtritten und wird dann klar, wenn man die Geſchäftsbeſorgung nicht in den engen Rahmen der Beſorgung von Rechtsgeſchäften drängt, ſondern ihr auch die Beſorgung rein wirtſchaftlicher Geſchäfte, die allerdings mit einer gewiſſen Selbſtändigkeit verbunden ſein muß, unterſtellt. Auf dieſem Wege[6]) können für das Frachtgeſchäft auch Auftragsnormen des BGB. zur Geltung und Anwendung kommen. Indeſſen iſt die Heranziehung des Werkvertrags oder Auftragsvorſchriften durch die ausführliche Regelung des Frachtrechtes im HGB. ſehr beſchränkt.

Wenn man im Frachtgeſchäft einen Werkvertrag ſieht, ſo ſetzt dies Entgeltlichkeit voraus, wie ſie in § 631 I BGB. feſtgelegt iſt. Das HGB. ſelbſt ſpricht über die Notwendigkeit des Entgeltes nichts und es iſt oben[7]) die Möglichkeit eines unentgeltlichen Frachtvertrages bejaht worden. Dann aber ändert ſich die juriſtiſche Natur des Frachtvertrages und als ſolche darf nicht mehr Werkvertrag angenommen werden, ſondern reiner Auftrag.[8]) Beſondere Bedeutung hat dieſe Feſtlegung nicht, da trotz der Annahme eines Auftrages, der ja auch unter den Begriff der Arbeitsverträge fällt, die Vorſchriften des HGB. in vollem Umfange Geltung behalten; eigentlich bleibt von Bedeutung nur die Beſtimmung des § 671 BGB., die dem Unternehmer ein freies Kündigungsrecht gewährt und ſelbſt dieſes Recht kommt nicht in Betracht, „wenn nach Lage des Falles anzunehmen iſt, daß der Frachtführer auf dieſes Kündigungsrecht verzichtet hat".[9]) Im übrigen wird es wohl ſelten ſein, daß ein Kaufmann als ſolcher — und dies iſt Vorausſetzung — einen unentgeltlichen Frachtvertrag abſchließt.

Allein man kann ſich mit der Feſtſtellung, daß dem Frachtvertrag die juriſtiſche Natur eines Werkvertrages bezw. Auftrages eignet, nicht begnügen; denn dies allein würde die beſonderen Haftungs- und Schadenerſatzbeſtimmungen gegen den Frachtführer nicht rechtfertigen, wie es auch nicht ausreichend eine Grundlage für die custodia, die Verwahrungspflicht des Frachtführers, die ſich aus der Inobhutnahme des Gutes durch dieſen ergibt,

[4]) vgl. Salkowski S. 349.
[5]) art. 2 EGHGB.
[6]) § 675 BGB.
[7]) § 1 der Diſſ.
[8]) § 662 ff. BGB.
[9]) Lehmann-Ring II S. 312.

bieten könnte. Hier ragt deutlich ein anderes Rechtsinſtitut herein, das die Haftungsgrundſätze des Frachtrechtes beſtimmt. Schon das römiſche Recht kannte in fortgeſchrittener Ausbildung eine Haftung des Frachtführers beſonderer Art; ſo unterlagen Schiffer, Schank- und Gaſtwirte einer Haftung für Entwendung und Beſchädigung der eingebrachten bezw. aufgelieferten Sachen.[10]) Hier intereſſiert nur die actio de recepto, die wie folgt gegeben war: Ait praetor: Nautae, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituent, in eos indicium dabo.[11]) Dieſes Rechtsinſtitut des receptum tritt heute in gleicher Weiſe als der zweite Beſtandteil des Frachtgeſchäftes auf; freilich kennt das HGB. allein mehr für den Eiſenbahnverkehr [12]) die umfaſſende Anwendung des receptum mit ſeiner ſtrengen Schadenshaftung,[13]) während das gewöhnliche Landtransportgeſchäft nur beſchränkterer und weniger ſtrenger Haftung unterliegt und ſogar die Möglichkeit eines Exkulpationsbeweiſes kennt [14]); jedoch die Grundzüge und Grundgedanken des receptum ſind auch hier nicht zu verkennen. Im römiſchen Rechte konnte ein Schadenserſatzanſpruch beſprochener Art nur erworben werden, wenn eine beſondere Vereinbarung oder eine poſitive Rechtsbeſtimmung dazu eine Grundlage bot; ſo entſtanden Sondernormen, wie die oben angeführte, und ſo nahm das moderne Recht, dem römiſch-rechtlichen Prinzip folgend, Rechtsſätze gleicher Art bei der Behandlung des Frachtgeſchäftes auf. Wenn aus dem Zivilrecht alſo nur die Beſtimmungen über den Werkvertrag als Ergänzung der Frachtnormen herangezogen werden können, ſo liegt dies eben daran, daß Vorſchriften ähnlich der alten actio de recepto jeweils an der einſchlägigen Stelle aufgenommen wurden. Da das receptum nach dem Geſagten ein ſelbſtändiges eigenartiges Rechtsgebilde iſt, übt es auf die Natur des Frachtgeſchäftes nicht nur einen bloß modifizierenden Einfluß aus, ſondern dieſes enthält, freilich eng verbunden, zwei Beſtandteile, die locatio conductio operis und das receptum, ſodaß man es beim Frachtvertrag mit meinem contractus sui generis zu tun hat.

Der Abſchluß des Frachtvertrages geſchieht durch die bloße Uebereinkunft der Kontrahenten, alſo des Abſenders und des Frachtführers, und zwar iſt der Vertrag perfekt, wenn dieſe ſich über die einzelnen Punkte des Inhaltes des Frachtgeſchäftes geeinigt haben; es kommen hierbei natürlich die Vorſchriften des BGB. über den Vertragsabſchluß zur Anwendung.[15]) So iſt der Frachtvertrag ein Konſenſualkontrakt, wie er dies, den Regeln

[10]) Salkowski S. 389.
[11]) Ulp. l. 1 pr. D 4, 9.
[12]) § 456 HGB.
[13]) vgl. Salkowski S. 294.
[14]) § 429 I HGB.
[15]) insbeſondere die §§ 154 ff. BGB.

der locatio conductio operis folgend, auch im römiſchen Recht [16]) geweſen iſt, und kommt nudo consensu zuſtande; es bedarf zum Abſchluß des Frachtvertrages keinerlei Form; insbeſondere iſt die Ausſtellung eines Frachtbriefes nicht erforderlich; es hängt vom Frachtführer ab, deſſen Ausſtellung zu verlangen, doch auch wenn ein Frachtbrief ausgeſtellt wird, hat dieſer keine vertragsbegründende, ſondern nur beweisführende Wirkung und Garantiefunktion wohnt ihm nur inſoferne inne, als der Abſender für Richtigkeit und Vollſtändigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben haftet.[17])

II. Die Rechtsſtellung des Empfängers.

Es handelt ſich bei dem nun zu beſprechenden Fragenkomplex darum, ob ſich etwa die Stellung des Empfängers in ihrer rechtlichen Natur einer dem deutſchen Recht bekannten und durch das Geſetz feſtgelegten Rechtsform eingliedern läßt oder ob man es mit einem Rechtsinſtitut zu tun hat, das ſeinem Weſen und ſeinem Inhalt nach eine eigenartige Erſcheinung iſt, die ſich nicht ähnlichen Rechtserſcheinungen unterwirft.

Es iſt ſicher, daß der Empfänger bereits mit dem Abſchluß des Frachtvertrages, alſo zu einem Zeitpunkt, in dem er dem Frachtgeſchäft noch in keiner Weiſe verbunden iſt, eine Anwartſchaft erwirbt [18]); dieſe iſt natürlich noch kein Recht und gibt dem Empfänger nicht die Möglichkeit, Anſprüche geltend zu machen; auch übernimmt er mit ihrem Anfall niemals Pflichten irgendwelcher Art, wie es auch allgemeinen Rechtsgedanken widerſpräche, einen Dritten, gleichgültig wie, zu binden durch Abmachungen und Verträge, bei deren Zuſtandekommen er nicht beteiligt iſt. Es iſt die Anwartſchaft dem Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag gemäß § 435 HGB. nach nicht gleichzuſtellen, auch wenn der Empfänger bereits gewiſſe Rechte beſitzt. So gibt die Anwartſchaft des Empfängers bis zur Ankunft des Gutes am Ablieferungsort dieſem das Recht, alle zur Sicherſtellung des Gutes erforderlichen Maßregeln zu treffen und dem Frachtführer die zu dieſem Zwecke erforderlichen Anweiſungen zu erteilen.[19]) Dieſes zwar noch beſchränkte Dispoſitionsrecht [20]) des Empfängers iſt ein eigenes Recht, wie auch die ganze ſpätere Gläubigerſtellung des Empfängers auf deſſen eigenem Rechte beruht. Das iſt überhaupt der einzige Punkt, in dem das Geſetz ſelbſt einen gewiſſen Aufſchluß über die juriſtiſche Natur der Rechte des Adreſſaten verſucht: nämlich in § 435 HGB. wie auch in Art.

[16]) vgl. Gaj. III § 135: Consensu fiunt obligationes in emptionibus venditionibus, locationibus conductionibus, societatibus, mandatis.
[17]) § 426 II HGB.
[18]) Ehrenberg V 2 S. 141.
[19]) § 434 HGB.
[20]) Staub IV S. 914.

405 ADHGB. heißt es, daß der Empfänger berechtigt ist, „in eigenem Namen" Rechte gegen den Frachtführer geltend zu machen. Wenn § 434 HGB. lediglich davon spricht, daß der erstere berechtigt ist, Maßregeln zu ergreifen und Anweisungen zu geben, so ist auch darin zum Ausdruck gebracht, daß hier ein eigenes Recht des Empfängers vorliegt, zumal dieses Recht in keinerlei kausaler Abhängigkeit vom Verfügungsrecht des Absenders steht; die Rechte des Empfängers sind vielmehr selbständige,[21]) die neben denen des Absenders stehen, diese aber allerdings nicht zu beeinflussen oder auszuschließen vermögen, es sei denn, daß das Gut am Bestimmungsort angekommen und bereits eine Klage nach § 435 HGB. erhoben oder der Frachtbrief übergeben worden ist. Der Selbständigkeit der Rechtsstellung des Adressaten treten nun einige Theorien, besonders ältere, gegenüber, und es seien zwei Gedankengänge dieser Art näher beleuchtet.

1. Kann der Empfänger Mandatar des Absenders sein?

Gegen diese Auffassung von der Rechtsstellung des Adressaten ist vorzüglich einzuwenden, daß der Empfänger als Mandatar des Absenders diesem weit mehr unterworfen sein müßte, als das Frachtrecht es vorsieht, insbesondere könnte nach Mandatsgrundsätzen der Absender das Mandat jederzeit aufheben,[22]) und zwar verbliebe ihm dieses Recht des Widerrufes bis zur Beendigung des gesamten Geschäftes; anders ist es jedoch beim Frachtgeschäft, wo das Verfügungsrecht des Absenders, also auch sein Recht der Konterorder, durch den Empfänger mittels einer Klage nach § 435 HGB. zum Erlöschen gebracht werden kann bezw. ohne weiteres mit der Uebergabe des Frachtbriefes erlischt[23]); es ist der Absender nicht in der Lage, die durch die Geltendmachung der Rechte des Empfängers erzeugte Wirkung nachträglich zu beseitigen und deshalb ist er gebundener wie der Vollmacht- und Auftraggeber.[24]) Das Frachtgeschäft ist auch immer unabhängig vom Tode des Absenders und die Rechte des Empfängers erlöschen nicht mit diesem, während der Auftrag nur im Zweifel nicht mit dem Tod des Auftraggebers erlischt (§ 672 BGB.). Als Beauftragter des Absenders könnte der Empfänger auch niemals die Frachtkosten zu tragen haben, die allein zu Lasten des ersteren gingen; Gegenteiliges ist aber in § 436 HGB. bestimmt. Ueberdies würde eine Mandatarstellung den Abschluß eines dahingehenden Vertrages voraussetzen u. es kann ein solcher m. E. nicht ohne weiteres präsumiert werden, ohne dafür einen mutmaßlichen An-

---

[21]) Lehmann-Ring II S. 342; Ehrenberg V 2 S. 141; Staub IV S. 915; Düringer-Hachenburg III S. 871; Cosack S. 323 ff.
[22]) § 671 BGB.
[23]) § 433 II HGB.
[24]) vgl. Lehmann-Ring II S. 342.

haltspunkt nennen zu können; ohne Zweifel wird man häufig etwas derartiges vermuten und annehmen, allen Fällen der Praxis aber eine Mandatserteilung nicht unterſtellen dürfen. Es iſt alſo unrichtig, wenn beſonders Schott [25]) die Behauptung aufſtellt, der Empfänger mache nur Rechte des Abſenders geltend, wenn auch in eigenem Namen und kraft einer formal eigenen Befugnis. Der Empfänger iſt demnach nicht Mandatar des Abſenders.

2. Kann der Empfänger Zeſſionar des Abſenders ſein?

Der Grundgedanke der Zeſſion wäre der, daß die Rechte des Abſenders mit der Ankunft des Gutes auf den Empfänger übergingen, ſei es kraft Vertrages oder ex lege. Ein Uebergang der Rechte erſterer Art kann beim Frachtgeſchäft überhaupt nicht in Betracht gezogen werden; denn es könnte ein ſolcher nur ſo konſtruiert werden, daß man in der Aufgabe des Gutes oder in der Ausſtellung des Frachtbriefes die Rechtshandlungen des Zedenten ſieht, in der Annahme des Gutes bezw. des Frachtbriefes den zweiten Teil des Zeſſionsvertrages, der durch den Empfänger als Zeſſionar zu geſchehen hat; damit würde aber der Vertrag erſt zu einem ſpäteren Zeitpunkt perfekt, als der Empfänger bereits die Rechte aus dem Frachtvertrag erwirbt [26]): dieſe ſtehen ihm ja ſeit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte zu und von dieſem Zeitpunkt an kann er ſie geltend machen; aus der Zeſſion entſtünden Rechte jedoch erſt mit dem Abſchluß des Vertrages, der eine Annahme vorausſetzte. Dieſe in der Geltendmachung der Rechte durch den Empfänger zu ſehen, führt auch nicht zum Ziele, da der bereits früher erfolgte Erwerb der Rechte aus dem Frachtvertrag von jedem Eingreifen des Empfängers unabhängig iſt und man nicht mit Unrecht von einem Anfall dieſer Rechte ſpricht. Will man in der Ausſtellung und Annahme ev. der Anforderung des Frachtbriefes eine Zeſſionsannahme erblicken, ſo kommt hinzu, daß der Frachtbrief ſeinem Weſen nach nie ein Vertragsverhältnis zwiſchen Abſender und Empfänger begründet, nicht einmal ein ſolches zwiſchen Abſender und Frachtführer, ſondern nur Beweis- und beſchränkte Garantiefunktion erfüllt. So wurde denn eine Zeſſionstheorie im Sinne geſetzlichen Rechteübergangs vertreten,[27]) der aber auch nicht gefolgt werden kann; denn eine Zeſſion hätte die notwendige Folge, daß der Zedent mit ihrem Eintritt die abgetretenen Rechte verliert und ſie nunmehr nur der Zeſſionar geltend machen kann; dem widerſpricht klar das geteilte Verfügungsrecht des Abſenders und des Empfängers in der Zeit zwiſchen Ankunft des Gutes und Uebergabe des Frachtbriefes bezw. Erhebung einer Klage des Empfängers. Da der Ab-

[25]) Schott in Endemanns Handbuch III S. 402.
[26]) § 435 HGB.: „mit der Ankunft des Gutes".
[27]) Eger II S. 88; Buchmann S. 15.

ſender ſein Verfügungsrecht noch eine Zeit lang behält, während andererſeits dem klaren Wortlaut des Geſetzes nach der Empfänger bereits die Rechte aus dem Frachtvertrag erworben hat, iſt die Konſtruktion einer Zeſſion abzulehnen.[28]) Ferner braucht der Empfänger Einreden aus der Perſon des Abſenders nur inſoweit gegen ſich gelten laſſen, als ſie dem Frachtvertrag entnommen werden können; der Zeſſionar unterliegt aber nach § 404 BGB. umfaſſender den Einwendungen gegen den bisherigen Gläubiger. Wenn Buchmann[29]) meint, es wäre merkwürdig im Falle des Nichteintreffens des Gutes die Notwendigkeit einer Zeſſion zu bejahen, da ein Anfall der Rechte erſt mit der wirklichen Ankunft des Gutes erfolgen kann, im Falle des Eintreffens des Gutes aber den Empfänger beſſer zu ſtellen durch den Erwerb eines eigenen, unabhängigen Rechtes, ſo iſt dies einmal nicht zutreffend, da der Empfänger bei Verluſt des Gutes vor deſſen Ankunft wohl meiſt irgendwelche, wenn auch nicht frachtrechtliche Regreßanſprüche gegen den Abſender haben wird, und ſodann ohne Belang, da die geſetzliche Regelung nach dem Obigen die Annahme einer Zeſſion ſchlechthin ausſchließt. Von Bedeutung iſt es endlich auch, wenn Düringer-Hachenburg[30]) darauf hinweiſt, daß der Obligationennexus zwiſchen Abſender und Frachtführer nicht aufgehoben iſt und es daher keiner Rückzeſſion bedarf, wenn der Empfänger von ſeinen Rechten nicht Gebrauch macht. Im übrigen handelt es ſich bei der Auslegung der Rechtsſtellung des Empfängers als Zeſſion um eine Fiktion und die Auffaſſung einer fingierten Zeſſion ſpricht gegen ſich ſelbſt, da ſie es notwendig hat, eine Fiktion heranzuziehen.[31])

Dieſe Darſtellungen ergeben eindeutig, daß man das Recht des Empfängers nicht als ein abgeleitetes betrachten kann, und rechtfertigen die Annahme ſeiner Selbſtſtändigkeit; daß der Empfänger ſeine Anſprüche in eigenem Namen geltend machen kann, beſagt nur, daß er nicht Bevollmächtigter des Abſenders iſt, aber im Zuſammenhalt mit den übrigen einſchlägigen Vorſchriften des Frachtrechtes bedeutet es die Selbſtändigkeit ſeiner Anſprüche, wie dieſe insbeſondere auch in dem Nebeneinander der Rechte des Abſenders und des Empfängers zum Ausdruck kommt. Warum dieſes letztere wiederum vom Geſetzgeber ſo und gerade ſo feſtgelegt wurde, erhellt aus der Verſchmelzung der Perſönlichkeiten des Abſenders und des Empfängers, die ein und dasſelbe Intereſſe vertreten;[32]) es ſei darum nochmals betont, daß der Empfänger eigene Rechte erwirbt; denn dieſe Selbſtändigkeit iſt die wichtigſte Eigenſchaft der Rechte des Empfängers. Da die geſamte moderne Lehre dieſe Anſicht teilt, ſo ging man daran, dem Frachtgeſchäft

[28]) vgl. Lehmann-Ring II S. 341.
[29]) Buchmann a. a. O.
[30]) Düringer-Hachenburg III S. 872.
[31]) Müller-Erzbach S. 608.
[32]) Müller-Erzbach S. 612.

eine dieſer Erkenntnis Rechnung tragende Konſtruktion zu unterlegen und gelangte überwiegend [33]) dazu, im Frachtvertrag einen Vertrag auf Leiſtung an Dritte zu ſehen. Es gibt freilich heute noch Lehren, die andere Grundlagen für das Frachtgeſchäft bei Anerkennung der Selbſtändigkeit der Rechte des Empfängers ſuchen, aber Hauptaufgabe dieſer Arbeit muß es ſein, die Theorie ausführlicher zu behandeln, die man als herrſchend bezeichnen kann, mögen dann andere Unterſuchungen unerwähnt bleiben.[34])

Der Frachtvertrag als ein Vertrag auf Leiſtung an Dritte.

„Durch Vertrag kann eine Leiſtung an einen Dritten mit der Wirkung bedungen werden, daß der Dritte unmittelbar das Recht erwirbt, die Leiſtung zu fordern.“ [35]) Neben dieſer Berechtigung des Dritten kann es ſich auch um eine bloße Ermächtigung desſelben handeln,[36]) d. h. gegebenen Falles ſoll der Dritte die verſprochene Leiſtung zwar nicht zu fordern, wohl aber zu ihrer Annahme berechtigt ſein. Beim Frachtgeſchäft handelt es ſich deutlich um die erſtere Art, da der Empfänger nach § 435 HGB. ein Recht gegen den Frachtführer erwirbt. Es iſt dabei richtig, daß der Adreſſat ſein Recht unmittelbar, d. h. „ohne jegliche Mitwirkung ſeinerſeits“ [37]) erwirbt, wie es dem Weſen der Verträge auf Leiſtung an Dritte entſpricht.

Was zu fordern iſt aber der Dritte berechtigt? Hier muß bereits die Kritik an der Auffaſſung des Frachtvertrages als eines Vertrages auf Leiſtung an Dritte einſetzen. Hauptvertragsinhalt iſt beim Frachtgeſchäft die verſprochene Leiſtung einmal der Beförderung im engeren Sinne, alſo der räumlichen Veränderung des Frachtgutes, u. ferner der Ablieferung des Gutes an den Empfänger; dieſer kann aber nach den Frachtregeln nur den zweiten Teil der Frachtführerleiſtung verlangen; die Beförderung ſelbſt zu fordern oder auf ſie einzuwirken, iſt dem Adreſſaten entzogen; denn der Anfall ſeiner Rechte geſchieht erſt mit der Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort, alſo wenn die räumliche Veränderung bereits vorgenommen iſt. Vorher gibt es noch keine Gläubigerſtellung des Empfängers gegenüber dem Frachtführer und das Notanweiſungsrecht nach § 434 HGB. iſt in keiner Weiſe geeignet, auf die Beförderung ſelbſt Einfluß zu nehmen. Bei den Verträgen auf Leiſtung an Dritte dagegen iſt dieſer Letztere auf die ganze Leiſtung berechtigt, ſoweit nicht ausdrücklich etwas anderes ver-

[33]) Hellwig S. 477 ff.; Düringer-Hachenburg III S. 864; Lehmann-Ring II S. 342; Staub IV S. 915 und 918; Ehrenberg V S. 141; Makower S. 1532; Coſack, allerdings modifiziert S. 325.
[34]) vgl. die Zuſammenſtellung bei Lehmann-Ring II S. 341.
[35]) § 328 I BGB.
[36]) vgl. § 328 II BGB.: „ob der Dritte das Recht erwerben ſoll.“
[37]) Hellwig S. 253.

einbart ist; hier divergieren bereits die frachtrechtlichen Vorschriften mit denen des BGB. Wenn Hellwig [38]) für diesen Unterschied eine sehr richtige Begründung zu geben vermag — er führt die genannte Tatsache darauf zurück, daß die lange Zeitdauer des Transportes eine Veränderung in den Verhältnissen zeitigen könne und es dann verständlich sei, wenn „der Absender die ausschließliche Verfügung über das Gut regelmäßig für die Dauer des Transportes behalten wolle" —, so überbrückt er damit nicht das Auseinandergehen der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. An sich widerspricht es ja dem Begriff der unterstellten Vertragsart nicht, wenn die Rechte des Empfängers erst später, dem Vertragsabschluß nachfolgend, wirksam werden und nur unter gewissen Voraussetzungen entstehen.[39]) [40]) Immerhin muß gesagt werden, daß der Frachtvertrag nur hinsichtlich einer Hälfte seines Inhaltes ein Vertrag auf Leistung an Dritte sein kann.

Wie die Anwartschaft bis zum Erwerb des Rechtes durch den Dritten dem Frachtgeschäft wie dem Vertrag auf Leistungen an Dritte in gleicher Weise eignet, so ist auch beiden Vertragsarten das Recht der Konterorder gemeinsam [41]); desgleichen ist dem Absender als Promissar die Befugnis vorbehalten, einen anderen als den im Frachtbrief Bezeichneten zu substituieren; die entsprechende Vorschrift des BGB. hierzu ist § 332. Doch ist diese Uebereinstimmung nur bis zu einem gewissen Grade vorhanden: nämlich beim Frachtvertrag ist eine Besonderheit eingeführt hinsichtlich des Unwiderruflichwerdens des Rechtes des Empfängers; ist der Frachtbrief einmal übergeben oder eine Klage nach § 435 BGB. erhoben, so kann der Absender eine Gegenverfügung nicht mehr treffen.[43]) Dies ist ohne Zweifel eine Regelung, die in dieser strengen Form dem Vertrage auf Leistung an Dritte fremd ist, bei welch letzterem die Unwiderruflichkeit nur nach den allgemeinen Grundsätzen eintritt, also z. B. bei Verzicht des Versprechensempfängers auf seine Rechte, es sei denn, daß das BGB. besondere Fälle selbst aufgenommen hat,[44]) oder der Vertrag selbst zur Aufhebung der Rechte des Dritten gemäß § 328 II BGB. dessen Zustimmung vorsieht; sonst endet das Recht des Promissars erst mit der Bewirkung der Leistung an den Dritten. Auch hierin also befriedigt es nicht völlig, einen Vertrag auf Leistung an Dritte zu unterstellen.

Die übrigen Bestimmungen des BGB. lassen sich dagegen allerdings in vollem Umfang auf den Frachtvertrag anwenden, insbesondere hat der Absender auch seinerseits das Recht, die Leistung

---

[38]) Hellwig S. 479.
[39]) § 328 II BGB.
[40]) Beim Frachtgeschäft siehe den Zeitpunkt der Ankunft des Gutes!
[41]) § 433 HGB., § 328 II BGB.
[42]) Lehmann-Ring II S. 332 u. § 433 HGB.
[43]) § 433 II HGB.
[44]) § 331 BGB.

an den Empfänger zu verlangen[45]) und es können wie bei dem Vertrag auf Leiſtung an Dritte dem Empfänger Einwendungen, die ſich aus dem Frachtvertrag ſelbſt ergeben, entgegengehalten werden;[46]) endlich iſt auch die Vorſchrift des § 333 BGB. ſeinem Inhalt nach dem Frachtgeſchäft eigentümlich, ſo daß der Abſender wieder einziger und voller dominus negotii wird, wenn der Empfänger die angefallenen Rechte zurückweiſt. Andererſeits benötigt man aber eine Konſtruktion des Frachtvertrages als eines Vertrages auf Leiſtung an Dritte gar nicht, um zu dieſen Ergebniſſen zu kommen: denn es erlöſchen die Rechte des Abſenders bei gegebenen Vorausſetzungen überhaupt nur hinſichtlich ſeiner Verfügungsmacht, während ihm das Recht der Leiſtungsforderung, das er auf Grund des Vertrages erlangt hat, durch keine geſetzliche Vorſchrift entzogen wird; ferner ergibt ſich daraus, daß der Empfänger in alle Rechte des Frachtvertrages eintritt,[47]) aber nur gegen Erfüllung aller aus dem Frachtvertrag ſich ergebender Verpflichtungen, notwendig auch das Recht des Frachtführers, ihm alle Einwendungen aus dem Frachtvertrag entgegenzuſetzen, wie es der ſtarken Verſchmelzung der Rechtsperſönlichkeiten von Abſender und Empfänger entſpricht; endlich findet in § 333 BGB. nur ein allgemeiner Rechtsſatz ſeinen Niederſchlag und, auch ohne dieſe Beſtimmung heranzuziehen, kommt man zu gleicher Rechtsanwendung.[48])

Trotz der genannten Bedenken müßte man die beſprochene Lehre bejahen, da dieſe Einwände nicht allzuſehr ins Gewicht fielen gegenüber dem, was gewonnen würde, nämlich der „Einheitlichkeit der Baſis der Rechte des Empfängers".[49]) Jedoch iſt mit dem Bisherigen nur eine Seite der Wirkungen des Frachtvertrages für den Empfänger beleuchtet. So ſagt Staub[50]) ſelbſt — wenn man von den obigen Bedenken abſieht, mit Recht —, daß der Frachtvertrag ein Vertrag zugunſten eines Dritten ſei, aber nur inſoweit, als § 435 HGB. „dem Adreſſaten ein ſelbſtändiges Recht gegen den Frachtführer gibt, obwohl er mit dieſem nicht kontrahiert hat". Dieſe Einſchränkung weiſt darauf hin, daß bei vorliegender Konſtruktion das Eintreten des Empfängers in die Pflichten des Abſenders außer Betracht bleibt. Daß der Frachtführer zu Leiſtungen an den Empfänger nur gegen Erfüllung der ſich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen gehalten iſt,[51]) daß er ſpäter, wenn er Gut und Frachtbrief übergeben hat, immer noch nach Maßgabe des Frachtbriefes von dem Empfänger

[45]) Freilich iſt in § 335 BGB. die Einſchränkung gemacht, daß nicht ein anderer Wille der Vertragſchließenden anzunehmen iſt.
[46]) § 334 BGB.
[47]) vgl. aber die Einſchränkungen in § 5 der Diſſ.
[48]) vgl. § 5 der Diſſ.
[49]) Lehmann-Ring II S. 342.
[50]) Staub IV S. 915.
[51]) § 435 HGB.

Zahlung verlangen kann,[52]) kurz, der ganze Eintritt des Empfängers in diese Haftung eignet allein dem Frachtrecht, ist dem Vertrag auf Leistung an Dritte aber fremd. Hellwig [53]) begnügt sich in dieser Richtung, festzustellen, daß solches [54]) „nicht auf einem stillschweigend erklärten Verpflichtungswillen, sondern lediglich auf dem Gesetz beruht".[55]) Dies ist natürlich richtig, hindert aber m. E. gerade die Annahme, daß der Frachtvertrag als Ganzes ein Vertrag auf Leistung an Dritte sei [56]); denn der letztere kennt eine Haftung des Dritten für irgendwelche Verbindlichkeiten des Promissars nicht, auch wenn diese Verbindlichkeiten aus dem Vertrag entstanden sind, dank dessen er, der Dritte, Rechte erwirbt; freilich kann zugleich mit einem Vertrag auf Leistung an Dritte eine Vereinbarung getroffen werden, daß der Dritte Verpflichtungen auf sich nehmen muß, wenn anders er die angefallenen Rechte geltend machen will; solche Nebenabreden haben aber mit dem Vertrag als solchem, wie ihn das Gesetz normiert, nichts zu tun und dem Dritten können kraft Gesetzes aus einem zu seinen Gunsten geschlossenen Vertrag Haftungen nicht erwachsen. Im übrigen berührt auch ein etwa bestehendes Rechtsverhältnis zwischen Promissar und Dritten den Vertrag auf Leistung an Dritte ebensowenig wie Verträge, die Absender und Empfänger untereinander binden, auf den Frachtvertrag Einfluß haben, selbst, wenn Frachtvertrag und Vertrag auf Leistung an Dritte lediglich in Hinsicht auf diese Rechtsverhältnisse abgeschlossen wurden. Eine Trennung vorzunehmen zwischen dem Eintritt des Empfängers in seine Gläubigerstellung und seinem Eintritt in eine Schuldnerstellung, sodaß man nur teilweise einen Vertrag auf Leistung an Dritte annähme, während der andere Teil als selbständige Rechtserscheinung gewürdigt würde, ist kaum dienlich; denn Gläubiger- und Schuldnerstellung sind so eng verknüpft, daß die eine von der Uebernahme der anderen sogar abhängig gemacht ist. Trennt man aber die beiden, so kann man vielleicht — d. h. immer obige Einschränkungen außer Anschlag gelassen — eine „Einheitlichkeit der Basis der Rechte des Empfängers gewinnen, kommt jedoch dazu, den Frachtvertrag im ganzen genommen, seiner juristischen Natur nach zu zerlegen, je nachdem man von Gläubiger- oder Schuldnerstellung des Empfängers spricht. Dagegen sollte man m. E. der Einheitlichkeit der Regelung des Frachtrechtes auch eine einheitliche juristische Natur der Rechtsstellung des Dritten gegenüberstellen. Berücksichtigt man ferner, daß der Frachtvertrag seinem Leistungsinhalt auf Seiten des Frachtführers nach nur zur Hälfte Vertrag zugunsten Dritter ist,[57]) so eignen dem Frachtrecht Besonderheiten in so hohem Maße, daß man nicht mehr schlecht-

[52]) § 436 HGB.
[53]) Hellwig S. 482.
[54]) Natürlich nur die echte Haftung aus § 436 HGB.; vgl. § 7 der Diss.
[55]) vgl. auch Lehmann-Ring II S. 345.
[56]) vgl unten.
[57]) vgl. oben.

hin von der Anwendbarkeit der Konſtruktion eines Vertrages auf Leiſtung an Dritte reden kann, und es bleibt allein übrig, zu ſagen, daß ſich zwar einzelne Regeln des Vertrages auf Leiſtung an Dritte im Frachtrecht wiederfinden, während der faſt größere Teil der Wirkungen des Frachtvertrages dabei außer Beachtung gelaſſen wird.

Endlich werden Abſender und Empfänger im Frachtgeſchäft ſtärker verſchmolzen als Promiſſar und Dritter beim Vertrag auf Leiſtung an Dritte; dies kommt daher, daß die erſteren beiden das gleiche Intereſſe repräſentieren, während letztere nicht notwendig und immer intereſſenmäßig gleich orientiert ſind. An dieſem Punkt greift Müller-Erzbachs Lehre von der Verſchmelzung von Einzelperſönlichkeiten im Rechtsleben [58]) ein; dieſe ſei hier in Kürze wiedergegeben, da ſie auch beſonders zu der Frage, ob man vom Frachtvertrag als von einem Vertrag auf Leiſtung an Dritte ſprechen kann, Stellung nimmt.

Müller-Erzbach geht von dem Gedanken aus, daß bei Rechtsgeſchäften, bei denen mehrere Perſonen beteiligt ſind, es häufig iſt, daß ihrer zwei oder mehr ein und dasſelbe Intereſſe vertreten; dieſe Einzelperſönlichkeiten müßten dann auch rechtlich zu einer Einheit verſchmolzen werden. Beim Frachtgeſchäft liegt der Fall nun ſo, daß der Empfänger ebenſogut wie der Abſender an der glücklichen und rechtzeitigen Ankunft des Gutes intereſſiert iſt.[59]) Dieſes Intereſſe des Empfängers erklärt und rechtfertigt es, daß auch er nach der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte ohne weiteres die Rechte aus dem Frachtvertrag geltend machen kann und daß er durch die Annahme des Gutes ipso iure in die Pflichten des Frachtvertrages eintritt; ſo ſoll dann jeder der beiden Intereſſenten berechtigt ſein, ſelbſt das Intereſſe des anderen Teiles wahrzunehmen und einen dem anderen Teil erwachſenen Schaden ſeinerſeits geltend machen zu können; wie ſehr es notwendig iſt, ſo zu entſcheiden, belegt Müller-Erzbach mit einem Beiſpiel, das ſich u. a. auch bei Staub [60]) findet: die Gefahr des Transportes trägt beim Kauf [61]) in der Regel der Käufer und Empfänger; wenn die Ware unterwegs untergeht, ſo erlangt der Empfänger kein Recht gegen den Frachtführer, da das Gut gar nicht am Beſtimmungsort angekommen iſt und kann ſomit ſeinen Schaden dem Frachtführer gegenüber nicht geltend machen; andererſeits aber hat der Verkäufer und Abſender ob der bereits übergegangenen Gefahr einen Schaden nicht erlitten und könnte ebenfalls nicht gegen den Frachtführer klagen; deshalb muß der Abſender den Schaden des Empfängers geltend machen können.[62]) Daß der

[58]) Müller-Erzbach in Jherings Jahrbuch Bd. 73 S. 135 ff.
[59]) Müller-Erzbach S. 608.
[60]) Staub IV S. 524.
[61]) § 447 BGB.
[62]) Ein ähnlicher Fall liegt z. B. auch vor, wenn einem Reiſenden der dem Geſchäftsherrn gehörige Muſterkoffer geſtohlen wird und er, der aus § 701 BGB. Berechtigte, keinen Schaden erleidet, da er dem Geſchäftsherrn wegen des Diebſtahls nicht ſchadenserſatzpflichtig wird.

Empfänger berechtigt ist, das Interesse des Absenders wahrzunehmen, wird zum Teil bestritten, ein anderer Teil der Meinungen anerkennt aber diese Berechtigung des Empfängers, freilich unter Anführung verschiedener Gründe: z. B. Düringer-Hachenburg [63]) entnimmt diese Berechtigung den Worten des § 435 HGB.: es sei ohne Unterschied, „ob der Empfänger bei Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag in eigenem oder fremdem Interesse handle" und rechnet als hierher gehörig das Interesse des Absenders, während z. B. Hellwig [64]) es schlechthin für zweckmäßig erklärt, die Geltendmachung aller Ersatzansprüche in einer Hand zu vereinigen; und Müller-Erzbach sieht hier nichts anderes als die Folgen der Interessenverschmelzung.

Weiterhin folgt aus dieser Einheit von Absender und Empfänger dem Frachtführer gegenüber, daß sich jeder Teil ein Verschulden des anderen Teiles entgegenhalten lassen muß; ein Annahmeverzug des Empfängers geht auch zu Lasten des Absenders, ein Verwirken der Ansprüche gegen den Frachtführer seitens des Empfängers gemäß § 438 HGB. wirkt auch gegen den Absender und eine Vertragsstrafe für falsche Angaben im Frachtbrief kann auch vom Empfänger verlangt werden.[65]) Das Verschmelzen der Einzelpersönlichkeiten ist bereits aus dem obigen zu ersehen, wobei noch besonders hinzugefügt sei, daß neben dem Empfänger der Absender auch weiterhin haftet, nachdem der Empfänger bereits Schuldner geworden ist.[66])

Diese starke Gleichstellung von Absender und Empfänger ist beim Vertrag auf Leistung an Dritte nicht zu finden; vielmehr sind Promissar und Dritter in ungleich geringerem Maße interessenmäßig und rechtlich verschmolzen; folgende Hinweise mögen, nochmals erwähnt, als Beispiele genügen: es haftet der Dritte nie für die Verbindlichkeiten aus dem Vertrag, nie für eine etwa vereinbarte Vertragsstrafe; auch übernimmt er nicht notwendig a l l e Rechte aus dem Vertrag, sondern meist nur das Recht auf die Leistung. Auch Müller-Erzbach wendet sich im übrigen bei einer Konstruktion des Frachtvertrages als eines Vertrages auf Leistung an Dritte gegen die Nichtbeachtung der Schuldnerstellung des Adressaten. So sieht er denn im Frachtvertrag nur eine Parallelerscheinung zu diesem und erklärt Rechtsinstitute wie Frachtgeschäft und Vertrag auf Leistung an Dritte als die Folge des „Durchbruchs des Interessentenrechtes" [67]); er schließt den einschlägigen Abschnitt in seinem Lehrbuch [68]) mit der Feststellung, daß der Absender und Empfänger nach der Rechten- wie Pflichten-

---

[63]) Düringer-Hachenburg III S. 872.
[64]) Hellwig S. 482.
[65]) Siehe § 7 der Diss.
[66]) vgl. auch z. B. Lehmann-Ring II S. 346; Ehrenberg V 2 S. 164; Düringer-Hachenburg III S. 876; Staub IV S. 922; Müller-Erzbach S. 610.
[67]) Müller-Erzbach i. d. ersten Auflage S. 581.
[68]) Müller-Erzbach S. 612.

ſeite hin in vielfacher Hinſicht dem Frachtführer gegenüber eine Einheit bilden.

Man kann demnach ſagen, daß Müller-Erzbach im Frachtrecht ein abſolut eigenartiges Rechtsinſtitut ſieht; er begnügt ſich damit, nach den rechtspolitiſchen Hintergründen zu forſchen und die Frage zu erörtern, welche anderen Erſcheinungen als ähnlich zur Seite zu ſtellen ſind, nämlich vorzüglich der Vertrag auf Leiſtung an Dritte. Es erſcheint nach dem Geſagten nicht angängig, den Frachtvertrag in ſeiner Wirkung gegenüber dem Dritten einer der bekannten Rechtsformen zu unterwerfen, da keine der Konſtruktionen in jedem einzelnen Punkte befriedigen können. Daß man auch bei Schaffung der Frachtnormen nicht daran gedacht hat, einer anderen Rechtsinſtitution eine neue nachzubilden, geht ſchon aus der umfaſſenden und ſelbſtändigen Regelung des Frachtrechtes hervor. Mögen auch bekannte Erſcheinungen des deutſchen Rechtes immer wieder im Frachtrecht auftauchen, ſo berechtigt dies noch nicht dazu, ihnen konſtruktiv den Frachtvertrag anzugliedern, wie ein ſolches Verfahren nur dann Nutzen haben kann, wenn man einen Geſchäfts- und Rechtsvorgang einem andern in allen Punkten gleichzuſtellen vermag. Beim Frachtrecht zwingt auch keine Notwendigkeit in ſeiner praktiſchen Handhabung, Anſchluß bei anderen Geſetzesnormen zu ſuchen. Der Verfaſſer kommt alſo zu dem Ergebnis, im Frachtvertrag einen Vertrag vollſter Originalität zu ſehen.[69])

§ 3.

Erwerb von Beſitz und Eigentum durch den Empfänger.

Bei Erwerb und Verluſt des Beſitzes und des Eigentums am Frachtgut gelten in Ermangelung beſonderer handelsrechtlicher Vorſchriften die Beſtimmungen des BGB.[1]); kennt ja das HGB. überhaupt nur ganz wenige Sondernormen über dingliche Rechtsverhältniſſe. Im Frachtrecht kommen ſomit lediglich dann beſondere Regeln zur Anwendung, wenn von der Einrichtung der Ladeſcheine Gebrauch gemacht wird, die aber das HGB. nicht obligatoriſch eingeführt hat; vielmehr beſtimmt § 444 HGB. lediglich, daß „von dem Frachtführer ein Ladeſchein ausgeſtellt werden k a n n“, es aber nicht muß.

Beſitz iſt die tatſächliche Gewalt über eine Sache, zumeiſt verbunden mit dem animus domini des Beſitzenden, da die Gewalt-

[69]) S. Leutke S. 84; auch Endemann S. 647, auch Schott in Endemanns Handbuch III S. 402, welch letztere beiden freilich das materiell eigene Recht des Empfängers nicht anerkennen, ſondern nur eine formale Befugnis bejahen; ihnen entgegen die Lehre vom Vertrag auf Leiſtung an Dritte und Müller-Erzbach.

[1]) Art. 2 I EGHGB.

ausübung gerade der erkennbare Ausdruck des Herrſchaftswillens iſt; „ohne dieſen bleibt es undenkbar, daß jemand in der Lage iſt, die Gewalt über eine Sache auszuüben, da dies ohne Ausnahme Wiſſen und Wollen der Gewalt vorausſetzt".[2]) Dieſer Beſitz, der ſich als ein rechtlich geſchützter Tatſachenzuſtand darſtellt, wird bereits notwendig dadurch beendet, daß die tatſächliche Herrſchaft auf irgendeine Weiſe verloren geht.[3]) Neben dem ſo zu verſtehenden eigentlichen Beſitz kennt das BGB. noch zwei weitere Rechtsinſtitute, die bezwecken ſollen, dem Erſtbeſitzer den Beſitz zu wahren, auch wenn er ſelbſt nicht mehr den unmittelbaren Gewahrſam über die betreffende Sache behält; es iſt dies einmal die Beſitzdienerſchaft und ſodann die Möglichkeit bloß mittelbaren Beſitzes.

Im Frachtrecht kann für eine ev. Beſitzänderung natürlich nicht der Abſchluß des Frachtvertrages maßgebend ſein, da dieſer bereits und allein durch die formloſe Abrede des Abſenders und des Frachtführers geſchloſſen wird und keine direkte dingliche Beziehung zu dem Frachtgut zeitigt; andererſeits kann ein Beſitzwechſel auch nicht mit dem frachtrechtlichen Verfügungsrecht verknüpft ſein, da „dieſes ſich in ſchuldrechtlichen Wirkungen erſchöpft"[4]) und nie einen Beſitz w e c h ſ e l herbeiführt, wenn es auch in anderer Hinſicht (ſiehe unten!) für die Beſitzfrage von Bedeutung werden kann. So kann das Frachtgut dem Frachtführer ſehr wohl bereits vor Abſchluß des Frachtvertrages übergeben werden und es kann der Abſender noch das Verfügungsrecht haben, während bereits der Beſitz an den Empfänger übergegangen iſt, wie es der Fall wird, wenn der Frachtführer auf Grund beliebiger vorheriger Vereinbarung mit dem Empfänger für dieſen ſtellvertretend den Beſitz erwirbt. Vielmehr iſt für die zunächſt zu beſprechende Beſitzfrage zwiſchen Abſender und Frachtführer anderes maßgebend:

Anfänglich hat den unmittelbaren Beſitz zumeiſt der Abſender, der das Gut in Händen hält, um es dem Frachtführer zu übergeben. Wie oben[5]) beſprochen, iſt es notwendig, daß der Frachtführer unmittelbare Sachherrſchaft über das Gut erhält, da ſonſt ein Frachtvertrag im Sinne des HGB. gar nicht vorliegen kann. Die Frage, ob mit der Uebergabe der Frachtführer allein Beſitzer des Gutes wird, iſt in der Regel der Fälle zu verneinen, denn mit der Uebergabe des Gutes an den Frachtführer iſt in keiner Weiſe eine Aufgabe des Beſitzes ſeitens des Abſenders bedingt und es läge auch gar nicht im Intereſſe des Abſenders, ſich ohne weiteres ſo völlig des Beſitzes und des Beſitzſchutzes zu entkleiden; außerdem widerſpricht einer Stellung des Frachtführers als einzigen Beſitzers die Beſtimmung des § 433 I HGB., wonach der Abſender den Frachtführer anweiſen kann, „das Gut anzu-

[2]) Endemann BGB. II S. 153.
[3]) § 856 I BGB.
[4]) Müller-Erzbach S. 609.
[5]) S. § 1 der Diſſ.

halten, zurückzugeben oder es an einen anderen als den im Frachtbrief bezeichneten Empfänger auszuliefern". Es kann vielmehr die Frage nur so lauten, ob der Frachtführer bei Uebergabe des Gutes Besitzdiener wird oder unmittelbarer Besitzer mit der Einschränkung, daß neben ihm der Absender den mittelbaren Besitz behält?

1. Der Besitzdiener wird vom Gesetz [6]) als derjenige bezeichnet, „der die tatsächliche Gewalt über eine Sache für einen anderen in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnis ausübt, vermöge dessen er den sich auf die Sache beziehenden Weisungen des Anderen Folge zu leisten hat". Besitzer ist und bleibt allein der Geschäftsherr und allein sein Wille ist für den Besitzdiener maßgebend; letzterer ist lediglich Mittelsperson in unselbständiger Stellung und betätigt hinsichtlich des ihm übergebenen Gutes nicht eigenen Willen. Das Abhängigkeitsverhältnis in der Zueinanderordnung von Besitzer und Besitzdiener ist der maßgebende Faktor, denjenigen, der zwar tatsächlich Gewalt über das Gut auszuüben vermag, nicht Besitzer werden zu lassen, mit anderen Worten, es ist kein eigenes Recht, richtiger: keine eigene rechtsähnliche Stellung des Besitzdieners, die Sachherrschaft über das Gut auszuüben, sondern er leitet all seine Herrschaftsbefugnis von der Gewalt desjenigen ab, der ihm die Sachen zur Benützung übergeben hat. Besonders Letztgesagtes weist deutlich darauf hin, daß der Frachtführer nicht bloß Besitzdiener des Absenders sein kann; denn er besitzt das Frachtgut, das er in seine Obhut genommen hat, kraft eigenen Rechtes und ist darüber hinaus nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, für das Gut während des Transportes Sorge zu tragen.[7]) Da demnach der Frachtführer Besitzer sein muß, kann er niemals bloßer Besitzdiener sein, als welcher er eine Besitzerstellung nicht gleichzeitig behaupten könnte.

2. Betrachtet man dagegen die Unterscheidung zwischen mittelbarem und unmittelbarem Besitz, so ist sogleich das Andersartige darin zu sehen, daß hier ein Besitzwechsel, wenigstens des unmittelbaren Besitzes, wirklich eintritt; der spätere mittelbare Besitzer gibt seinen unmittelbaren Besitz auf und überträgt ihn auf einen Anderen. Wie oben ausschlaggebend für die Besitzdienerschaft ein Abhängigkeitsverhältnis war, so müssen hier Rechtsbeziehungen besonderer Art vorhanden sein, ähnliche Verhältnisse wie Nießbrauch, Pfandgläubigerschaft, Pacht, Miete, Verwahrung, charakterisiert dadurch, daß sie den unmittelbaren Besitzer dem Anderen gegenüber auf Zeit zum Besitze berechtigen oder verpflichten.[8]) Ein solches Verhältnis ist in der Beziehung zwischen Absender und Frachtführer gegeben; denn, wie schon ausgeführt, ist der Frachtführer zum Besitz des Frachtgutes sowohl berechtigt wie auch verpflichtet; daß beim Frachtrecht übrigens Berechtigung

[6]) § 855 BGB.
[7]) vgl. § 429 HGB.
[8]) § 868 BGB.

und Verpflichtung zum Beſitz zuſammentreffen und nicht wie in § 868 BGB. in Alternative ſtehen, kann nicht einer Anwendbarkeit dieſer Beſtimmung entgegenſtehen.[9]) Uebergibt alſo der Abſender das Gut an den Frachtführer, ſo wird dieſer unmittelbarer Beſitzer, da der Fall einer Beſitzdienerſchaft ausſcheidet, er andererſeits aber die tatſächliche Gewalt über das Gut erlangt. Dieſes zuſammen mit dem Inhalt des Vertrages ergibt, daß ein Fall mittelbaren und unmittelbaren Beſitzes vorliegt und auch der Abſender Beſitzer bleibt, wie ja der mittelbare Beſitz wirklicher Beſitz iſt. Daß der Abſender den Beſitz etwa völlig aufgeben will, liegt nicht im Sinne des Frachtvertrages und iſt oben bereits erwähnt.

Es wurde bisher angenommen, daß der Abſender unmittelbaren Beſitz hatte, als er das Gut dem Frachtführer übergab, und es ſei darum kurz geſagt, daß die gleiche beſitzrechtliche Lage entſteht, wenn der Abſender nur mittelbaren Beſitz hatte; dieſer iſt als ſolcher übertragbar derart, daß der Abſender ſeinen obligatoriſchen Herausgabeanſpruch gegen den Dritten dem Frachtführer überträgt; holt dieſer das Gut bei dem Dritten ab, ſo wird der Frachtführer damit unmittelbarer Beſitzer und es bleibt der Abſender mittelbarer Beſitzer.

Nunmehr kann darauf eingegangen werden, wie der Beſitz des Empfängers ſich geſtaltet und wie überhaupt der Empfänger Beſitz erwirbt. Geht man davon aus, daß „der Beſitz einer Sache durch die Erlangung der tatſächlichen Gewalt über die Sache erworben wird",[10]) ſo iſt ein Erwerb unmittelbaren Beſitzes durch den Empfänger erſt möglich in dem Augenblick, wo ihm das Gut vom Frachtführer übergeben wird. Dadurch verliert auf jeden Fall der Frachtführer ſeinen unmittelbaren Beſitz, und es verbleibt ihm auch kein mittelbarer; denn mit ihm iſt der Empfänger wohl nie dergeſtalt verbunden, daß ein Rechtsverhältnis der in § 868 BGB. geforderten Art entſtünde. In der Regel der Fälle verliert auch der Abſender damit ſeinen mittelbaren Beſitz, wenngleich es durchaus möglich iſt, daß von vorneherein zwiſchen ihm und dem Empfänger ein Rechtsverhältnis beſteht, grund deſſen ihm der mittelbare Beſitz verbleiben könnte, z. B. der Abſender vermietet dem Empfänger eine bewegliche Sache, die er dieſem durch ein Frachtunternehmen zuſenden läßt.

Etwas anderes iſt es, ob nicht der Empfänger bereits vor Uebergabe des Gutes mittelbaren Beſitz am Frachtgut erwirbt.

Vor der Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort könnte man nur daran denken, daß der Empfänger einen mittelbaren Mitbeſitz, geteilt mit dem Abſender, am Frachtgut habe; dieſer Annahme ſtehen aber zwei Bedenken gegenüber; einmal hat der Empfänger vor Ankunft des Gutes nur ein Notanweiſungsrecht gegenüber dem Frachtführer,[11]) welches überdies ſo geſtaltet iſt,

[9]) Endemann HGB. S. 157.
[10]) § 854 I BGB.
[11]) § 434 I HGB.

daß Anordnungen des Abſenders jederzeit den Vorrang vor ſolchen des Empfängers haben; dies gilt auch für ſolche Anweiſungen des Abſenders, die er im voraus erteilt hat,[12]) woraus wiederum geſchloſſen werden muß, daß es für den Abſender möglich iſt, das Notanweiſungsrecht des Empfängers von vorneherein auszuſchließen. Als mittelbare Mitbeſitzer müßten aber Abſender und Empfänger hinſichtlich des Frachtgutes die gleichen Rechte haben; freilich beſtimmt § 866 BGB., daß bei Mitbeſitz ein Beſitzſchutz im Verhältnis der Mitbeſitzer zueinander inſoweit nicht ſtattfindet, „als es ſich um die Grenzen des den Einzelnen zuſtehenden Gebrauchs handelt"; aber dieſer Vorſchrift iſt auch zu entnehmen, daß der Mitbeſitzer den Beſitzſchutz ganz genießt, wenn ihm ſein Mitbeſitz völlig entzogen wird; vorliegenden Falles könnte ſich der Mitbeſitz des Empfängers nur in ſeinem Notanweiſungsrecht nach § 434 HGB. ausdrücken; dieſes jedoch kann ihm der Abſender jederzeit entziehen. Außerdem iſt dem mittelbaren Mitbeſitz ein Herausgabeanſpruch gegen den unmittelbaren Beſitzer als notwendiger Beſtandteil beigegeben;[13]) einen ſolchen gegen den Frachtführer erlangt der Empfänger jedoch erſt mit der Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort. Dieſe beiden Punkte laſſen deutlich erkennen, daß von einem Beſitz des Empfängers am Frachtgut vor deſſen Ankunft nicht die Rede ſein kann. Doch auch nach Ankunft des Gutes am Ablieferungsort ändert ſich die Beſitzlage in keiner Weiſe: Wohl erhält mit der Ankunft des Gutes der Empfänger einen Anſpruch auf Herausgabe desſelben,[14]) aber dieſer Herausgabeanſpruch entſpringt nicht einem Rechtsverhältnis der Art, wie es in § 868 BGB. zum Vorhandenſein eines mittelbaren Beſitzes verlangt wird; wenn auch jeder mittelbare Beſitz notwendig verbunden iſt mit einem Herausgabeanſpruch, ſo kann doch nicht das Innehaben desſelben umgekehrt die Stellung als mittelbarer Beſitzer rechtfertigen. Vielmehr iſt die ganze Frage darauf abzuſtellen, ob etwa durch den Abſchluß des Frachtvertrages mittelbarer Beſitz übertragen wird. Gemäß § 870 BGB. kann die Uebertragung mittelbaren Beſitzes dadurch geſchehen, daß „der Anſpruch auf Herausgabe der Sache abgetreten wird". Den Frachtvertrag ſchließen aber Abſender und Frachtführer allein ab, während der Empfänger daran nicht beteiligt iſt; ſelbſt wenn man der Meinung folgt, der Frachtvertrag ſchließe einen Vertrag auf Leiſtung an Dritte in ſich, ſo iſt zu ſagen, daß durch dieſen vom Dritten zwar ein Recht auf die Leiſtung, nicht aber mittelbarer Beſitz an der Sache ſelbſt erworben wird. Auch die Annahme eines Vertrages auf Leiſtung an Dritte vermag nicht den notwendigen Abtretungsvertrag zwiſchen Abſender und Empfänger zu erſetzen.[15]) Demnach läßt ſich in

[12]) Ehrenberg V 2 S. 151.
[13]) § 868 BGB.
[14]) § 435 HGB.
[15]) Vgl. die ſpätere Beſprechung des Eigentumsüberganges.

keinem Zeitpunkt des Frachtverlaufes ein rechtlich bedeutſames Geſchehen erkennen, aus dem ein Beſitzwechſel an den Empfänger folgt, und es hat dabei ſein Bewenden, daß der Empfänger Beſitz am Frachtgut erſt mit der Uebergabe desſelben an ihn erwirbt. „Nur dann, wenn der Abſender einer Mittelsperſon den Transport ausdrücklich im Namen des Empfängers aufgetragen hat, vollzieht ſich der Beſitzwechſel bereits mit der Uebergabe des Gutes an die Mittelsperſon“,[16]) doch iſt dieſer Fall hier ohne weiteren Belang, da dann der Abſender ſtellvertretend für den Empfänger handelt und für ihn den Frachtvertrag abſchließt.[17])

Die Frage des Eigentumsüberganges iſt weſentlich einfacher zu behandeln als die des Beſitzwechſels. Das äußere Geſchehen des Eigentumsüberganges kann ſehr wohl verſchieden ſein, wie es in den Beſtimmungen der §§ 929 ff. BGB. zum Ausdruck kommt, aber immer bleibt das Erfordernis der dinglichen Einigung beſtehen, ohne welches eine Eigentumsübertragung nicht möglich iſt. Daraus erhellt ohne weiteres, daß der Frachtverlauf und die Verfügungsrechte aus dem Frachtvertrag für den Eigentumsübergang nicht die weſentliche Rolle ſpielen können; denn mag ſelbſt der Herausgabeanſpruch des Empfängers unwiderruflich geworden ſein oder ihm ſogar das Gut übergeben worden ſein, ſo ermangelt es noch immer an der notwendigen Einigung nach § 929 BGB.; dieſe kann durch keine theoretiſche Auslegung der Rechtsſtellung des Empfängers umgangen werden, und ſo kommt es, daß auch Hellwig, der hinſichtlich des Beſitzes annimmt, daß in dem Frachtvertrag als Vertrag auf Leiſtung an Dritte eine Beſitzzeſſion nach § 870 BGB. liegt,[18]) ſolches hinſichtlich des Eigentums einſchränkt mit den Worten: „ſobald die in dieſer Beziehung erforderliche Einigung zwiſchen Abſender und Empfänger getroffen iſt“ [19]); iſt es beim Beſitz genügend, daß der Empfänger durch den unwiderruflichen Herausgabeanſpruch dieſe Abtretung mittels Vertrages auf Leiſtung an Dritte erhielt — folgend der Lehre Hellwigs —, um Beſitzer zu werden, ſo iſt die Einigung über den Eigentumsübergang ſtets notwendig, auch wenn man im Frachtvertrag einen Vertrag auf Leiſtung an Dritte ſieht und durch dieſen eine Abtretung des Herausgabeanſpruches nach § 931 BGB. erſetzen will; denn die Abtretung kann nur die Uebergabe vertreten. Freilich, lehnt man Hellwigs Lehre ab,[20]) ſo bedarf es vor der Uebergabe des Frachtgutes eines beſonderen Abtretungsvertrages, der übrigens meiſt mit der dinglichen Einigung verbunden ſein wird; denn von einer die Uebergabe erſetzenden Abtretung nach § 931 BGB. kann bei Ablehnung der Lehre Hellwigs keine Rede ſein. In der Uebergabe endlich ſelbſt

[16]) Leutke S. 41.
[17]) vgl. Endemann II S. 161 ff.
[18]) Hellwig S. 345.
[19]) derſ. S. 491.
[20]) § 2 der Diſſ.

„kann ein Eigentumsübertragungsakt liegen, notwendig ist dies nicht, dieser Akt kann vorausgegangen sein oder nachfolgen".[21])

In diesem Zusammenhang sei endlich auch des Frachtbriefes Erwähnung getan, der wie der Ladeschein nicht notwendig ausgestellt werden muß, vielmehr fehlen kann; dies ist die Regel bei den kleinen Frachtgeschäften, wie sie Packträger, Dienstmänner u. ä. ausführen. An dem bisher Gesagten ändert auch die Ausstellung eines Frachtbriefes nichts; der Frachtbrief ist ein bloßes Beweismittel, das in Form eines Begleitpapieres den Zweck hat, für und gegen alle Beteiligten von dem Inhalt des abgeschlossenen Vertrages Zeugnis zu geben[22]); niemals ist er ein Traditionspapier wie er auch keine für die Vertragsperfektion wesentliche Bedeutung hat.[23]) Als einseitige Erklärung des Absenders ist er nur geeignet, über den Inhalt des Frachtvertrages Beweis zu erbringen, aber selbst hier nur dergestalt, daß andere Beweismittel neben ihm möglich sind.[24]) Daraus ergibt sich, daß für Besitz und Eigentum der Frachtbrief ohne Bedeutung bleibt und in der Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger insbesondere keine Uebergabe des Gutes liegt; eine Vermutung, daß die Uebersendung des Frachtbriefes eine Abtretung nach § 931 BGB. ersetzt, ist m. E. nicht ohne gewichtige andere Gründe möglich.[25]) Auch das Frachtbriefduplikat im Frachtverkehr der Eisenbahnen hat nicht den Rechtscharakter eines Ladescheines, d. h. es zeitigt kraft seiner Ausstellung und seiner Uebersendung an den Empfänger nicht notwendig sachenrechtliche Wirkungen. Das Gesetz selbst bestimmt in § 455 HGB. lediglich, daß das Verfügungsrecht des § 433 HGB. zugunsten des Absenders nur unter Vorlage des Duplikates geltend gemacht werden kann; ist also letzteres bereits vom Absender abgeschickt worden, so entfällt insbesondere sein Recht der Konterorder; in diesem Zusammenhang ist es allein von Bedeutung, daß auch das Frachtbriefduplikat keinen Einfluß auf Besitz- oder eigentumsrechtliche Verhältnisse am Frachtgut haben muß. Freilich, in der Uebersch i k kung des Duplikates an den Empfänger k a n n eine Uebertragung des Eigentums liegen, „indem nämlich darin eine Uebertragung des mittelbaren Besitzes zum Ausdruck gebracht werden soll".[26]) Notwendig ist jedoch mit der Uebersendung des Duplikates nicht einmal eine besitzrechtliche Verschiebung zugunsten des Empfängers verbunden, da auch nach der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort einerseits mit dem erlangten Herausgabeanspruch des Empfängers,[27]) andererseits mit dem Wegfall des Rechtes der Konterorder

[21]) Lehmann-Ring II S. 337.
[22]) vgl. Staub IV S. 883 f.
[23]) Lehmann-Ring II S. 314.
[24]) R.G. Bd. 83 S. 539.
[25]) Anders zu werten ist die Uebersendung des Frachtbriefduplikates; dank der Vorschrift des § 455 II HGB. kann man bei seiner Uebersendung einen Abtretungswillen des Absenders annehmen.
[26]) Lehmann-Ring II S. 376; vgl. §§ 870, 931 BGB.
[27]) § 435 HGB.

des Abſenders ein einen mittelbaren Beſitz des Empfängers bewirkendes Rechtsverhältnis [28]) nicht notwendig verbunden iſt; außerdem erſetzt die Ueberſendung des Frachtbriefes nie eine Uebergabe des Gutes oder würde einem beſitzrechtlichen Uebergabeſurrogat gleichſtehen. Leutkes Meinung,[29]) es entſtünde durch die Ueberſendung des Duplikates an den Empfänger ein mittelbarer Mitbeſitz des Letzteren und des Abſenders am Frachtgut, iſt demnach abzulehnen.

Dagegen kann der Ladeſchein in ſeiner Eigenſchaft als Traditionspapier ſachenrechtliche Bedeutung für den Empfänger bekommen. Ueber ihn muß an anderem Orte [30]) zuſammenhängend geſprochen werden, da er, wie das Konoſement und der Lagerſchein an Order die Eigenſchaft beſitzt, den Empfänger einmal „in direkte dingliche Beziehung zu dem Frachtgut und ſodann in direkte obligatoriſche Beziehung zum Frachtführer zu bringen".[31]) Hier intereſſiert der Ladeſchein nur inſoweit, als ihm die Bedeutung eines Traditionspapieres innewohnt; iſt nämlich ein Ladeſchein ausgeſtellt worden — und das ſteht im Belieben der Vertragsparteien —, ſo „hat die Uebergabe desſelben an denjenigen, welcher durch den Schein zur Empfangnahme des Gutes legitimiert wird, für Erwerber von Rechten an dem Gut dieſelben Wirkungen wie die Uebergabe des Gutes, wenn das Gut von dem Frachtführer übernommen iſt".[32]) Mit der Uebergabe des Ladeſcheines erlangt der Empfänger den mittelbaren Beſitz an dem Frachtgut unbedingt.[34]) Wieweit das Gleiche auf die Uebertragung von Eigentum anzuwenden iſt, bleibt natürlich nach wie vor davon abhängig, ob eine dingliche Einigung zwiſchen Abſender und Empfänger vorliegt; freilich ſind hier beſondere Einzelheiten zu beachten, die indirekt mit der Order- und Indoſſierfähigkeit des Ladeſcheines zuſammenhängen: ſo kann die Uebergabe des Ladeſcheines durch einen Unberechtigten geſchehen ſein und der Erwerber kraft ſeines guten Glaubens Eigentum an dem Frachtgut erlangen; über die Regeln des BGB. für den Schutz des gutgläubigen Erwerbes hinaus tritt die Erweiterung des Schutzes des guten Glaubens nach § 366 HGB. hinzu, d. i. der Schutz des in Hinſicht auf die Verfügungsberechtigung des Veräußerers Gutgläubigen. Allgemein wird man aber daran feſthalten müſſen, daß derjenige, der durch die reale Tradition Eigentümer geworden iſt, dem ſpäteren Erwerber des Ladeſcheines vorgeht. Iſt ein Ladeſchein ausgeſtellt, ſo muß die Uebergabe an den durch den Schein Legitimierten, alſo entweder an den Empfänger oder bei

[28]) vgl. § 868 BGB. und oben.
[29]) Leutke S. 45.
[30]) § 10 der Diſſ.
[31]) Buchmann S. 74.
[32]) § 450 HGB.
[33]) Dabei iſt zu beachten die Einſchränkung des Rechtes der Konterorder (§ 433 HGB.) im Zuſammenhalt mit dem oben Ausgeführten. § 447 III HGB.
[34]) § 363 II HGB.

Orderladeſcheinen an den Indoſſatar geſchehen; nur im Falle eines Blancoindoſſaments genügt der Beſitz des Ladeſcheines zur Geltendmachung der Rechte am Frachtgut. Weſentlich iſt alſo hier nur, daß der Ladeſchein in ſeiner Eigenſchaft als Traditionspapier durch ſeine Uebergabe eine ſolche des Frachtgutes zu erſetzen vermag; dem Beſitz und Eigentum am Ladeſchein folgt der Beſitz und das Eigentum am Frachtgut ſelbſt. Wichtig iſt bei der Beſtimmung des § 450 HGB. endlich noch, „daß das Gut vom Frachtführer übernommen iſt"; „vor dem Zeitpunkt der Uebernahme kann der Ladeſchein ſachenrechtliche Bedeutung nicht erlangen. Es muß aber der Frachtführer den Beſitz auch weiterhin behalten; „verliert er den Beſitz, ſo büßt der Ladeſchein für die Zukunft ſeine ſachenrechtliche Wirkung ein".[35])

§ 4.

Das Verfolgungsrecht des Abſenders nach § 44 KO.

§ 44 KO. lautet: „Der Verkäufer oder Einkaufskommiſſionär kann Waren, welche von einem anderen Orte an den Gemeinſchuldner abgeſendet und von dem Gemeinſchuldner noch nicht vollſtändig bezahlt ſind, zurückfordern, ſofern nicht dieſelben ſchon vor der Eröffnung des Verfahrens an dem Ort der Ablieferung angekommen und in den Gewahrſam des Gemeinſchuldners oder einer anderen Perſon für ihn gelangt ſind. Die Beſtimmungen des § 17 finden Anwendung."

Vorweg genommen ſei die Feſtſtellung, daß das Verfolgungsrecht nicht immer von dem Verkäufer und zugleich Abſender, dem der Kaufpreis nicht oder nicht vollſtändig bezahlt wurde, geltend gemacht werden kann, ſondern nur, wenn der Konkursverwalter auf ſein Recht, Erfüllung zu verlangen, verzichtet.[1]) Irgendwelche handels- oder ſpeziell frachtrechtliche Beſtimmungen, die geeignet wären, das Verfolgungsrecht zu berühren oder einzuſchränken, beſtehen nicht, vielmehr kommt das genannte Recht des Verkäufers in vollem Umfang zur Geltung. Dank ſeiner kann der Abſender das bereits zur Konkursmaſſe des Empfängers gefallene Gut vom Konkursverwalter zurückfordern und hat damit ein Recht vor den übrigen Gläubigern des gemeinſchuldneriſchen Empfängers.

Wichtig iſt, zu entſcheiden, in welchem Umfange das Verfolgungsrecht Wirkungen zeitigt, ob nur der Konkursmaſſe oder auch Dritten gegenüber.

Um den Fragenkomplex auf der Empfängerſeite zu klären, macht ſich eine Erörterung der Frage notwendig, wie die

[35]) Lehmann-Ring II S. 302.
[1]) § 17. K.O.

Rechtslage ſich geſtaltet, wenn das Gut durch den Empfänger oder auf ſeine Anordnungen hin oder durch den Konkursverwalter bereits Dritten weitergegeben worden iſt,[2]) ohne daß dieſe ein dingliches Recht an der Sache erworben haben. Sieht man in dem Verfolgungsrecht nach § 44 KO. einen rein ſchuldrechtlichen Anſpruch, ſo kann dieſer Geltung haben gegenüber der Konkursmaſſe, nicht gegen Dritte[3]); folgt man dagegen der Anſchauung,[4]) dem Verfolgungsrecht dingliche Wirkungen zuzuſchreiben, ſo wirkt es auch gegen Drittbeſitzer des Gutes, wie außerdem, um dies hier bereits anzuführen, gegen diejenigen, die ein geſetzliches Pfandrecht an dem Gut haben, z. B. gegen den Frachtführer. Freilich kann das Verfolgungsrecht nicht mehr ein Herausgabeverlangen begründen, ſobald zugunſten des Drittterwerbers die Regeln über den gutgläubigen Erwerb Anwendung finden können; dies beſagt aber nichts gegen die dingliche Natur des Anſpruchs aus § 44 KO., da gegenüber gutgläubigem Eigentumserwerb ſelbſt beſſere Rechte, wie vor allem das Eigentum, durch den Erwerb des Dritten erlöſchen. M. E. iſt der Meinung dinglich-rechtlicher Natur zu folgen. Das ſtärkſte Argument für dieſe Anſicht iſt die Regelung des Geſetzes dahin, daß das Verfolgungsrecht im Konkursverfahren einen Ausſonderungsanſpruch des Abſenders begründet. Wenn Düringer-Hachenburg[5]) ſich daran ſtößt, daß das Recht des § 44 KO. auch gegen das geſetzliche Pfandrecht des Frachtführers Geltung haben kann, ſo iſt dies nichts Außergewöhnliches; auch hier kann der gute Glaube des Frachtführers, daß ein Recht des Verkäufers nicht mehr beſtehe, ihm ſein Pfandrecht ſichern.[6]) Im übrigen geben die Vertreter der ſchuldrechtlichen Meinung zu,[7]) daß das kaufmänniſche Zurückbehaltungsrecht nicht den Anſpruch aus § 44 KO. beeinflußt, womit aber der merkwürdige Fall gegeben iſt, daß ein obligatoriſches Recht einem anderen — ſei es nun, daß man dem Zurückbehaltungsrecht dingliche, ſei es obligatoriſche Rechtsnatur zuſprechen will —[8]) vorgehen ſollte, ohne daß hierzu ein beſonderer Grund angegeben werden kann. Es muß deshalb der Lehre dinglicher Natur des Verfolgungsgrechtes gefolgt werden.

Die wichtigſte Bedeutung des Verfolgungsrechtes des unbezahlten Verkäufers iſt nun die, daß der Abſender das Frachtgut zurückfordern kann, wenn es bereits in den Gewahrſam, und darüber hinaus auch dann, wenn es bereits in das Eigentum des Empfängers bzw. der Konkursmaſſe gekommen iſt. Zu beachten

---

[2]) z. B. bei Miete, Pacht, Leihe.
[3]) Düringer-Hachenburg III S. 231.
[4]) Staub IV S. 595.
[5]) a. a. O.
[6]) § 366 II HGB.
[7]) Düringer-Hachenburg III a. a. O.
[8]) Ueber die Rechtsnatur des Zurückbehaltungsrechtes vgl. Staub III S. 736 ff.

iſt dabei, daß durch § 44 KO. ein unmittelbares Rechtsverhältnis zwiſchen Abſender und Empfänger entſteht, das aber nicht dem Frachtrecht entſpringt und ſeine Grundlage wie das Verfügungsrecht des Abſenders nicht etwa im Frachtvertrag hat, wie ja hinwiederum dieſes letzte Recht nicht das Rechtsverhältnis zwiſchen Empfänger und Abſender berührt. Vom Geſetz wird das Erfordernis aufgeſtellt, daß die Konkurseröffnung zu einem Zeitpunkt geſchehen ſein muß, da das Gut noch unterwegs war, d. h. dieſes darf nicht vor der Konkurseröffnung am Beſtimmungsort angekommen und in den Gewahrſam des Empfängers gelangt ſein, wobei es dann freilich gleichgültig iſt, ob ein Dritter für den Empfänger das Gut verwahrt: es iſt z. B. der Ladeſchein übergeben worden, während der Frachtführer das Gut noch in Händen hält. Aus dem Geſagten geht übrigens hervor, daß das Verfolgungsrecht auch bereits beſteht, bevor das Gut angekommen und ausgehändigt iſt, und deshalb ſoll unterſchieden werden:

1. Das Gut iſt noch unterwegs: Hier bedürfte es eigentlich gar nicht des Rechtes aus § 44 KO., da der Abſender noch über das Gut aus frachtrechtlichen Geſichtspunkten allein verfügen und es jederzeit zurückrufen oder an einen anderen Empfänger leiten kann. Dieſes Recht des § 433 HGB. behält der Abſender natürlich auch nach Verhängung des Konkurſes über den Empfänger. Aber aus beliebigem Grunde wird von dem Rückrufsrecht kein Gebrauch gemacht, z. B. bei Unkenntnis des Abſenders über die Tatſache des Konkurſes des Empfängers, ſodaß er ſpäter doch auf das Recht der Verfolgung zurückkommen muß. Ferner fällt das Recht der Konterorder, wenn und ſobald ein Ladeſchein ausgeſtellt iſt und dieſer bereits übergeben wurde;[9]) will nunmehr der Abſender das noch unterwegs befindliche Gut zurückrufen, ſo kann er dies nach Uebergabe des Ladeſcheines nur kraft der Beſtimmung des § 44 KO.

2. Iſt das Gut angekommen, aber noch nicht übergeben worden, ſo entſteht in dieſem Zeitpunkt ein Herausgabeanſpruch des Empfängers; der Abſender weiſt aber den Frachtführer an, das Gut nicht an den Konkursverwalter herauszugeben, und es kann dann dieſem gegenüber das Verfolgungsrecht als Einrede geltend gemacht werden, wenn und ſobald der Konkursverwalter die Herausgabe des Gutes fordert.

3. Iſt endlich das Gut angekommen und übergeben worden, ſo iſt der Abſender allein auf ſein Recht der Verfolgung beſchränkt; dabei iſt es dann gleichgültig, ob auch bereits ein Eigentumsübergang ſtattgefunden hat.

Eines häufigen Falles ſei noch Erwähnung getan, daß nämlich das Gut zwar noch unterwegs, aber bereits in das Eigentum übergegangen iſt; das deutſche Recht verlangt zur Eigentumsüber-

[9]) § 447 III HGB.

tragung einen beſonderen Uebergabeakt (anders z. B. das franzöſiſche Recht, nach welchem die Eigentumsübertragung bereits im Kaufabſchluß enthalten iſt), ſodaß der angeführte Fall nur dann eintritt, wenn die Uebergabe des Gutes mittels einer Uebergabe des Ladeſcheines oder einer Abtretung des Herausgabeanſpruches nach § 931 BGB. erſetzt wurde. Auch hier greift das Verfolgungsrecht des Abſenders ſelbſt gegen den bereits geſchehenen Eigentumserwerb durch. Uebrigens ſei in dieſem Zuſammenhang auch betont, daß das Eigentum ſowohl vor wie nach Konkurseröffnung auf den Gemeinſchuldner übergehen kann, wenn nur die Bedingung des Reiſens des Gutes zur Zeit der Eröffnung des Verfahrens erfüllt iſt.

Das Verfolgungsrecht entſteht mit dem Augenblick der Konkurseröffnung während des Reiſens des Gutes; nachzutragen iſt hierzu lediglich noch, daß es zum Begriff des Unterwegsſeins genügt, daß das Gut aus der tatſächlichen Verfügungsgewalt des Verkäufers gekommen iſt, um dem Käufer zuzugehen.

§ 5.

Die Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrag.

Wie ſchon oben in § 1 der Diſſertation erwähnt wurde, verſchafft erſt die Ankunft des Gutes am Beſtimmungsorte dem Empfänger eine wirkliche Gläubigerſtellung gegenüber dem Frachtführer, die ihm Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag gibt, wobei es gleichgültig iſt, ob man dieſe Rechte ihrer juriſtiſchen Weſenheit nach herleitet aus einem Vertrag auf Leiſtung an Dritte oder ob man den Frachtvertrag hinſichtlich der Stellung des Empfängers als einen Vertrag sui generis betrachtet: auf jeden Fall hat der Empfänger Gläubigerrechte kraft geſetzlicher Beſtimmung erſt mit der Ankunft des Gutes am Ziel der Reiſe. Aber er iſt doch ſchon vorher, ſolange das Gut noch unterwegs iſt, zu beſtimmten Maßnahmen berechtigt, und obwohl dieſe Rechte nicht eigentlich dem Frachtvertrag ſelbſt entſpringen, ſo muß an dieſer Stelle auch auf ſie näher eingegangen werden.

I. Das Recht des Empfängers, Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen.

Dieſes Recht hat den Zweck, dem Empfänger ſchon während der Reiſe des Gutes eine Dispoſitionsmöglichkeit über das Frachtgut gegenüber dem Frachtführer zu geben und ihn in gewiſſer Hinſicht neben den Abſender zu ſtellen. Es handelt ſich hierbei um ein eigenes Recht des Empfängers, und wie bei den Rechten des Empfängers aus dem Frachtvertrag überhaupt, wäre es auch

hier falſch, zu ſagen, daß bei Ausübung des Rechtes aus § 434 HGB. der Empfänger als Mandatar des Abſenders auftrete. Da aber der Empfänger eine Gläubigerſtellung erſt mit der Ankunft des Gutes erlangt, hat man es hier mit einem — um es nochmals zu betonen — eigenen Recht des Empfängers zu tun, das außerhalb jeder vertraglichen Grundlage ſteht und ſich allein auf geſetzliche Beſtimmung gründet. Schott [1]) nennt es nicht mit Unrecht „den vorausgeworfenen Schatten des zukünftigen Rechtes des Empfängers"; dieſes Recht iſt nicht den Rechten des Empfängers nach Ankunft des Gutes, alſo deſſen eigentlichen Gläubigerrechten, gleichzuſtellen, ſondern geht den Rechten aus § 435 HGB. nur wiederum als eigenes und eigenartiges voran. Dieſe Feſtſtellung iſt m. E. notwendig, um die Beſonderheit des § 434 HGB. herauszuſtellen. Bei Düringer-Hachenburg [2]) fehlt derartiges, wenn er ſich begnügt, zu ſagen, daß die Rechte des Empfängers ſich ſchon vor der Ankunft des Gutes in dem Recht des § 434 HGB. äußern, und gerade dieſe Ausdrucksweiſe verwiſcht die Trennung zwiſchen dem Recht der beſonderen Maßnahmen des Empfängers und deſſen wirklichen Gläubigerrechten.

Warum der Geſetzgeber dem Empfänger das hier beſprochene Recht gegeben hat, liegt klar auf der Hand, wenn man bedenkt, daß während der Reiſe des Gutes es vielfach der doch am guten Verlauf des Transportes intereſſierte Empfänger iſt, der notwendige Maßnahmen am beſten beurteilen kann. Freilich handelt es ſich lediglich um ein beſchränktes und beſchränkbares Recht, und der Abſender erhält im Empfänger nur „einen mit beſchränkter Selbſtändigkeit ausgeſtatteten Gehilfen".[3]) Es ergibt ſich nämlich aus § 433 HGB. für den Abſender ein ſo vollkommenes Verfügungsrecht über das Frachtgut, daß ſeine Anweiſungen ſtets denen des Empfängers vorgehen. Darüber hinaus kann der Abſender von vorneherein jede Einwirkungsmöglichkeit des Empfängers unterbinden, indem er bei Vertragsabſchluß dieſes Recht, Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, ausſchließt, ſo wie er eventuellen Anordnungen des Empfängers durch vorher erteilte generelle eigene Anweiſungen vorbeugen kann.[4]) Dies iſt gerade die weſentliche Beſchränkung des Empfängers in ſeinem Rechte aus § 434 HGB., daß im Kolliſionsfalle zwiſchen ſeinen Anordnungen und ſolchen des Abſenders die des letzteren vorangehen; es wird dem abſoluten Verfügungsrecht des Abſenders bis zur Ankunft des Gutes keinerlei Abbruch getan und er bleibt unbedingter dominus negotii, ohne Schmälerung ſeiner Rechte durch § 434 HGB. Etwas anderes iſt es, wenn bei widerſprechenden Anweiſungen der Frachtführer den Transport unterbricht, um ſich unter Angabe der vom Empfänger angeordneten Maßnahmen an den Abſender

[1]) Schott bei Endemann III S. 400.
[2]) Düringer-Hachenburg III S. 868.
[3]) Ehrenberg V 2 S. 151.
[4]) vgl. Düringer-Hachenburg III S. 870.

zu wenden und nochmals ſeine Meinung zu erholen, ſo der Empfänger gegebenen Falles als der Näherſtehende und beſſer Unterrichtete offenſichtlich Geeigneteres vorſchlägt; unter Umſtänden kann ſogar der Frachtführer dazu verpflichtet ſein.[5]) Allgemein muß jedoch der Frachtführer ſelbſt den ſchlechteren Anordnungen des Abſenders Folge leiſten.

Bei den Maßregeln, die der Empfänger anzuordnen berechtigt iſt, darf es ſich nur um notwendige, unbedingt erforderliche handeln; dieſer Begriff eines Notanweiſungsrechtes ſcheidet von vorneherein alle bloß wünſchenswerten Maßregeln aus. Dabei iſt zu unterſcheiden zwiſchen Anordnungen, die eine Sicherſtellung des Gutes bezwecken, alſo alle, die ſeine Erhaltung in unverſehrtem Zuſtande zum Gegenſtand haben, und denen, die den ungeſtörten Verlauf der Fracht und in der Folge die rechtzeitige Ankunft des Gutes ermöglichen ſollen. Darüber hinaus aber kann der Empfänger keine Maßnahmen anordnen, insbeſondere nicht ſolche, die nur ihm von Nutzen ſind, da die Vorſchrift des § 434 HGB. nur den Zweck hat, den guten und ſicheren Transport zu gewährleiſten, z. B. kann er nicht ein Aufhalten des Gutes an einem Orte unterwegs anordnen, um eventuellen Käufern eine vorzeitige Beſichtigung zu gewähren, wie überhaupt der Empfänger nicht das Recht hat, den Beſtimmungsort zu ändern, es ſei denn, daß ihm ſolches durch den Frachtvertrag vorbehalten iſt.[6]) Neben dem Anweiſungsrecht hat dann zu gleichen Zwecken der Empfänger das Recht, ſelbſt einzugreifen, z. B. das Gut in einem Zwiſchenlager auf ſeine weitere Transportfähigkeit zu unterſuchen. Ueber die Notwendigkeit der geforderten Maßregeln entſcheidet der Frachtführer, der ſie zurückweiſen kann, wenn ſie zur Sicherſtellung des Gutes nicht erforderlich ſind. Dieſes Prüfungsrecht muß er als Vertragsgegner des Abſenders und nicht des Empfängers haben, da er jenem zunächſt allein haftbar iſt hinſichtlich aller ſeiner dem Frachtvertrag entſpringenden Verpflichtungen; die Erfüllung dieſer kann aber durch Befolgung unzweckmäßiger und unnötiger Anordnungen gefährdet oder verzögert werden; hat doch auch bis zur Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort der Empfänger keinerlei Schadenserſatzanſprüche gegen den Frachtführer[7]) und im umgekehrten Falle, daß er berechtigte Anweiſungen des Empfängers nicht befolgt, hat er bei Nichtankunft des Gutes Schadenserſatzpflichten wiederum allein gegenüber dem Abſender.

Das Notanweiſungsrecht, um die Rechte des Empfängers aus § 434 HGB. in Kürze ſo zu nennen, iſt ein Recht des Empfängers nur gegen den Frachtführer und berührt ein beſtehendes Rechtsverhältnis zwiſchen Abſender und Empfänger nicht, es ſei denn,

---

[5]) vgl. Lehmann-Ring S. 339, Ehrenberg V 2 S. 151.
[6]) Staub IV S. 915.
[7]) vgl. § 435 HGB.

daß dieſes gerade ein ſolches Recht des Empfängers auch gegen den Abſender begründet und ihm damit die Möglichkeit gibt, widerſprechende Anweiſungen des Abſenders auszuſchließen; dies würde aber nur eine vertragliche Modifizierung der Rechtsſtellung des Empfängers bedeuten. So iſt es auch der Abſender, der die Koſten beſonderer Maßnahmen zu tragen hat, wenn nicht der Empfänger aus anderen Rechtsgründen, die den Frachtvertrag nicht berühren, zur Koſtentragung verpflichtet iſt.

Endlich muß noch erwähnt werden, daß, wenn der Empfänger von ſeinem Recht, Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, Gebrauch macht, dies nicht ſeine Rechtsſtellung irgendwie verändert oder ihn bereits, etwa in Richtung auf Abnahme des Gutes, bindet; dies iſt gerade wieder das Eigenartige an dem Recht aus § 434 HGB., daß auch trotz mehrfachen Eingreifens des Empfängers dieſer doch die ihm anfallenden Rechte aus dem Frachtvertrag ſpäterhin zurückweiſen kann; ſein Handeln legt ihm keinerlei Verpflichtungen auf. Im übrigen iſt er auch nie dazu gehalten, Handlungen im beſprochenen Sinne vorzunehmen; frachtrechtlich macht er ſich, z. B. auch in Fällen drohender Gefahr, auch bei grob fahrläſſiger oder vorſätzlicher Nichtausübung ſeines Rechtes, nicht haftbar, jedoch kann eine Haftung aus anderen Geſichtspunkten ſehr wohl eintreten, wie der Empfänger überhaupt aus einem anderen Rechtsgrund dem Abſender gegenüber zur Betreibung von Sicherheitsmaßnahmen verpflichtet ſein kann.[8])

II. Der Eintritt des Empfängers in Gläubigerrechte.

Die entſcheidende Vorausſetzung, daß der Empfänger Gläubiger aus dem Frachtvertrag wird, iſt die Ankunft des Frachtgutes am Beſtimmungsorte; erſt mit dieſer vollzieht ſich der Eintritt des Empfängers in das Rechtsverhältnis des Frachtgeſchäftes, während er bis zu dieſem Zeitpunkt außerhalb jeder Verbindung zum Frachtgeſchäft ſtand. Der Frachtvertrag ſelbſt wird abgeſchloſſen zwiſchen Abſender und Frachtführer, ohne jede Einwirkungsmöglichkeit des Empfängers und ohne ihm damit bereits irgendwelche Rechte zu geben; wenn ihm trotzdem während der Reiſe des Gutes das Recht, beſondere Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen, zugeſprochen iſt, ſo hat dies mit den eigentlichen Rechten aus dem Frachtvertrag nichts zu tun und geſchieht aus Zweckmäßigkeit und einfach kraft der geſetzlichen Beſtimmung des § 434 HGB., die der Geſetzgeber aus den oben beſprochenen Gründen eingeführt hat. Scharf getrennt muß alſo dieſes Recht kraft geſetzlicher Beſtimmung werden von den nunmehr anfallenden Rechten aus dem Frachtvertrag, dank deren der Empfänger

[8]) vgl. Staub IV S. 915; Ehrenberg V 2 S. 153.

wirklicher Gläubiger aus Vertrag wird. So heißt es in § 435 HGB., daß der Empfänger berechtigt sein soll, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte in eigenem Namen gegen den Frachtführer geltend zu machen.

Es fragt sich hierbei nun zunächst, welche Rechte der Empfänger aus dem Frachtvertrag erwirbt. Lehmann-Ring [9]) ist der Meinung, daß der Empfänger zur Geltendmachung sämtlicher durch den Frachtvertrag begründeten Rechte befugt sei. Dieses ist dem Gesetzestext und seiner allgemeinen Fassung nach richtig, bedarf aber noch weiterer Erklärung;[10]) Rundnagel [11]) weist insbesondere darauf hin, daß es beim Frachtgeschäft auch Rechte gibt, die typisch dem Absender zustehen und ihrem Inhalt nach nicht ohne weiteres auf den Empfänger übergehen können; dies ist besonders das Recht des Absenders auf Ersatz des Schadens, der ihm dadurch entstanden ist, daß der Frachtführer eine über den Rahmen des § 434 HGB. hinausgehende Weisung des Empfängers befolgt hat; dies ist als zutreffend anzuerkennen, doch muß man sogleich hinzufügen, daß, wenn der Absender die Geltendmachung dieses Rechtes an den Empfänger überträgt, sich der Frachtführer zum wenigsten auf ein Mitverschulden [12]) des Empfängers berufen kann,[13]) wie er dies zunächst kann, wenn durch die befolgten Anweisungen dem Empfänger selbst ein Schaden entstanden ist; darüber hinaus ist aber zu beachten, daß es gerade die Besonderheit der Rechtsstellung des Empfängers ist, mit dem Absender zusammen eine Einheit gegenüber dem Frachtführer zu bilden, wenigstens soweit es sich um die Wahrnehmung der Interessen jeweils des anderen Teiles handelt. Daraus läßt sich ableiten, daß der Fmpfänger auch Rechte, wie sie Rundnagel mit Recht nicht auf ihn übergehen läßt, im eigenen Namen und kraft eigenen Rechtes geltend machen kann. Nichts anderes sagt Müller-Erzbach,[14]) wenn er darlegt, daß jeder der beiden, Empfänger wie Absender, berechtigt sein soll, das Interesse des Anderen wahrzunehmen und einen dem anderen Teil erwachsenen Schaden seinerseits geltend zu machen.[15]) [16]) Ferner kann sich ein Ausschluß gewisser Rechte, die nicht auf den Empfänger übergehen sollen, aus dem Frachtvertrag ergeben. Man kommt also zu dem Schluß, daß sehr wohl Rechte dem Frachtvertrag entspringen können, die nicht späterhin Rechte des Empfängers werden, die aber doch von diesem geltend gemacht werden

---

[9]) Lehmann-Ring II S. 340, 344.
[10]) vgl. Staub IV S. 917.
[11]) bei Ehrenberg V 2 S. 154.
[12]) § 254 BGB.
[13]) vgl. §§ 387 ff. BGB.
[14]) Müller-Erzbach in Jherings Jahrbuch Bd. 73 S. 135.
[15]) vgl. auch § 2 der Diss.
[16]) Auf der anderen Seite entspricht dem Gesagten die Folgerung, daß der Absender wie der Empfänger ein Verschulden des anderen Teils sich vom Frachtführer entgegenhalten lassen muß.

können, ohne daß es einer beſonderen Abtretung bedarf; ſo kann, um obiges Beiſpiel zu wiederholen, der Empfänger Erſatz des Schadens, der durch ein gegen § 434 HGB. verſtoßendes Verhalten des Frachtführers dem Abſender entſtanden iſt, ſeinerſeits fordern, tritt dann allerdings nicht in eigenem, ſondern in fremdem Intereſſe auf; weſentlich iſt dabei, daß ſich der Empfänger vor Geltendmachung dieſe Rechte des Abſenders nicht muß abtreten laſſen. Dieſe Ausführungen waren noch notwendig, um die eingangs zitierte und richtige Meinung, daß der Empfänger zur Geltendmachung ſämtlicher durch den Frachtvertrag begründeten Rechte befugt iſt, eingehender zu begründen. So kann der Empfänger alſo auch alle Schadenserſatzrechte, insbeſondere die, die dem Abſender aus poſitiver Vertragsverletzung des Frachtführers zuſtehen, im eigenen Namen geltend machen. „Er iſt berechtigt, von dem Frachtführer die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen." Daß der Geſetzgeber dieſen Satz in § 435 HGB. aufgenommen hat, erſcheint bei der weiten Faſſung des erſten Satzes der genannten Beſtimmung überflüſſig und iſt es auch, ſoweit man nur die Gläubigerrechte des Empfängers mit der Ankunft des Gutes ins Auge faßt; denn die Verpflichtung des Frachtführers liegt gerade in der Durchführung des Transportes, und dazu gehört auch die Beendigung dieſes durch Auslieferung des Gutes. Dagegen iſt die angeführte beſondere Hervorhebung des Anſpruches nach § 435 Satz 2 HGB. deshalb wichtig, da ihrem Inhalt die Klage des Empfängers nach § 433 II HGB. entſprechen muß; der Empfänger muß nämlich ſeinen Klageantrag auf Uebergabe des Frachtbriefes und Auslieferung des Gutes ſtellen.[17]) Es rückt alſo mit der Ankunft des Gutes der Empfänger in eine nach der Seite der Rechte hin der des Abſenders gleiche Stellung ein und übernimmt kraft eigenen Rechtes die Geltendmachung aller aus dem Frachtvertrag herrührenden Anſprüche. Ob alle dieſe Rechte im Frachtbrief erwähnt ſind, ſpielt keine Rolle, da der Frachtbrief nicht ein Garantiepapier für den vollen Umfang des abgeſchloſſenen Vertrages iſt,[18]) ſondern neben ihm andere Beweismittel zuläſſig ſind, ſodaß Nebenabreden, nicht in den Frachtvertrag Aufgenommenes, ſpätere Abmachungen zwiſchen Abſender und Frachtführer auch zugunſten bezw. ungunſten des Empfängers wirken, mit anderen Worten: der Gläubigerſtellung dieſes muß zugrunde gelegt werden der Frachtvertrag ſo, wie er im Augenblick der Ankunft des Gutes ſich geſtaltet und nicht, wie er bei Abſchluß des Vertrages gelautet haben mag. Freilich, Rechte, die ſich aus Nebenverträgen des Abſenders mit dem Frachtführer herleiten, dürfen keine Rolle ſpielen und können nicht vom Empfänger übernommen werden.

---

[17]) Ueber dieſe Klage vgl. unten; vgl. Lehmann-Ring II S. 344.
[18]) vgl. Lehmann-Ring II S. 314.

Darum ist zu betonen, daß nur Nebenabreden und spätere Vereinbarungen zum Frachtvertrag für und gegen den Empfänger wirken. Anders ist es, wenn ein Ladeschein ausgestellt und dieser für das Rechtsverhältnis zwischen Frachtführer und Empfänger maßgebend ist.[19])

Das Gut muß also am Bestimmungsort angekommen sein, um dem Empfänger Gläubigerrechte zu verschaffen. Wenn das Gut überhaupt nicht ankommt, so kann ein Erwerb von Rechten durch den Adressaten nicht eintreten und man kann nicht sagen, daß der Zeitpunkt, in dem normalerweise das Gut angekommen wäre, der tatsächlichen Ankunft des Gutes gleichzustellen ist. Dies läßt sich am besten aus der diesbezüglichen Vorschrift des früheren Rechtes beweisen; in Art. 405 ADHGB. stehen statt des Ausdrucks „Ankunft des Gutes" die Worte „nach der Ankunft des Frachtführers am Ort der Ablieferung". Damals genügte es, wenn der Frachtführer an dem Bestimmungsort gelangte, damit dem Empfänger Rechte gegen ihn entstanden; es konnte z. B. der Empfänger die Schadensersatzklage wegen des Unterganges des Gutes im eigenen Namen ohne Abtretung seitens des Absenders gegen ihn erheben. Wenn das neue Recht diesen Ausdruck änderte, so bringt es damit am deutlichsten zum Ausdruck, daß der Empfänger keinerlei Rechte erwerben soll, wenn das Gut nicht zum Ziel der Reise gelangt, insbesondere kann also dieser nicht mehr eine Klage gegen den Frachtführer wegen Verlustes des Gutes stellen, es sei denn, daß der Absender ihm sein Recht auf Schadensersatz abgetreten hat. Wenn nur ein Teil des Gutes eintrifft, während der Rest, sei es wegen Verlustes oder einer anderen Transportverzögerung, noch aussteht, so wird man zweifeln können, ob der Empfänger auch wegen der noch ausstehenden Teile des Gutes Gläubigerrechte erwirbt. Das Reichsgericht[20]) und die herrschende Meinung[21]) bejahen diese Frage; man kann sehr wohl zu diesem Ergebnis kommen auf Grund des Gedankens der Einheitlichkeit von Verträgen gemäß den §§ 139 und 280 II BGB., doch ist m. E. gerade die Einrede möglich, aus dieser Einheitlichkeit von Verträgen den gegenteiligen Schluß zu ziehen, daß nämlich erst das ganze Gut angekommen sein muß, um dem Empfänger überhaupt Rechte zu geben, wozu auch die Ausdrucksweise des Gesetzes, das schlechthin vom Ankommen des Gutes spricht, verleitet. Jedoch im Interesse aller am Frachtgeschäft Beteiligten muß man aus Zweckmäßigkeitsgründen der herrschenden Lehre beitreten, obwohl sie nicht alle Zweifel auszuschließen vermag. Unbestritten ist dagegen, daß Ratensendungen immer nur teilweisen Anspruchserwerb, diesen aber sicher, bewirken. Gleichgültig ist es im übrigen auch, wann das Gut ankommt, und selbst seine Ankunft vor vereinbarter

[19]) § 447 HGB.; § 10 der Diss.
[20]) R.G. Bd. 67 S. 105 und Bd. 79 S. 311.
[21]) z. B. Müller-Erzbach S. 609; Düringer-Hachenberg III S. 871; Ehrenberg V 2 S. 157.

Lieferzeit berechtigt den Empfänger, da nicht diese Vereinbarungen des Frachtvertrages maßgebend sind, sondern nur die Ankunft des Gutes in dieser Richtung entscheidet.

Von dem besprochenen Grundsatz ist keine Ausnahme, daß der Empfänger bereits vor Ankunft des Gutes die Auslieferung verlangen kann, wenn der Frachtführer vom Absender dazu ermächtigt wurde. Diese Ermächtigung kann widerruflich oder unwiderruflich erteilt sein und hindert ersteren Falles nicht das Recht der Konterorder des Absenders. Mit rein frachtrechtlichen Gedanken hat aber diese Bestimmung des § 434 Satz 2 HGB. nichts zu tun, da es vielmehr nur allgemeinen Grundsätzen der Vertragsfreiheit entspricht, entgegen § 435 HGB. dem Frachtführer eine frühere vorzeitige Auslieferung auf Wunsch des Empfängers zu ermöglichen; wesentlich ist diese Vorschrift vielmehr für das Verhältnis des Frachtführers zum Absender und entspricht der abhängigen Stellung des ersteren [22]): nur dieser soll gebunden werden; nicht aber soll damit ein frachtrechtliches Sonderrecht des Empfängers gegeben sein.

Hat aber der Empfänger durch die Ankunft des Gutes Gläubigerrechte erworben, so ist er doch nicht der allein Verfügungsberechtigte geworden, sondern es bleibt nach wie vor der Absender der Stärkere [23]) und dieser verliert durch die Ankunft des Gutes keineswegs seine Stellung als dominus negotii des Frachtgeschäftes. So heißt es ausdrücklich in § 435 HGB., daß das dem Empfänger angefallene Recht erlischt, „wenn der Absender dem Frachtführer eine nach § 433 HGB. noch zulässige entgegenstehende Anweisung erteilt"; es kann der Absender dem Empfänger aus seinem Rechte verdrängen, wenn er das Gut zurückruft oder an einen anderen Empfänger weiterleiten läßt; auch kann der Absender, ohne weitere Dispositionen zu treffen, den Frachtführer anweisen, das Gut nicht auszuhändigen. Noch immer ist der Empfänger dem Willen des Absenders ausgeliefert und es ist falsch, wenn Düringer-Hachenburg [24]) behauptet, der Empfänger sei nunmehr der dominus negotii geworden; er macht freilich kurz später die Einschränkung, daß erst mit der Geltendmachung der Rechte aus dem Frachtvertrag diese Wirkung hervortritt; auch dies ist mißverständlich und unrichtig, da unter dem Begriff der Geltendmachung keineswegs notwendig die Erhebung einer Klage auf Auslieferung des Gutes und Uebergabe des Frachtbriefes zu verstehen ist; geltend macht der Empfänger sein Recht bereits damit, daß er irgendwie, sei es telephonisch, schriftlich oder durch eingeschriebenen Brief, vom Frachtführer beides oder auch nur die Uebergabe des Frachtbriefes, um sich z. B. über seine Zahlungsverpflichtungen zu unterrichten, fordert. Dies alles schränkt

[22]) § 433 HGB.
[23]) Ehrenberg V 2 S. 154.
[24]) Düringer-Hachenburg III S. 871.

das Verfügungsrecht des Abſenders nicht im geringſten ein, ſondern erſt eine Uebergabe des Frachtbriefes oder eine Klage des Empfängers bringt es zum Erlöſchen.

Im übrigen iſt der Empfänger nie verpflichtet, die ihm angefallenen Rechte geltend zu machen, wenigſtens nicht dem Frachtführer gegenüber; etwas anderes kann ſich dem Abſender gegenüber ergeben aus einem Rechtsverhältnis zwiſchen ihm und dem Empfänger, z. B. aus einem der ganzen Verſendung zugrunde liegenden Kaufvertrag, nach dem der Empfänger abnahmepflichtig iſt, doch gehören ſolche außerhalb des Frachtgeſchäftes liegenden Verpflichtungen nicht hierher und man muß ſagen, daß der Empfänger nur ein Recht aus § 435 HGB. erwirbt, nicht aber eine Pflicht gleichen Inhalts. Auch werden durch den Anfall der Gläubigerrechte dem Empfänger noch nicht die Schuldnerpflichten auferlegt; dieſe entſtehen vielmehr erſt durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes.[25]) Ablehnen kann der Empfänger es jederzeit, die Rechte aus dem Frachtvertrag geltend zu machen mit der Wirkung, daß dieſe dann als von ihm gar nicht erworben gelten und mit der weiteren Folge, daß ſie alsdann wieder für den Abſender beſtehen. Dies entnimmt die Lehre, die in dem Frachtvertrag einen ſolchen auf Leiſtung an Dritte ſieht, der Beſtimmung des § 333 BGB.; doch auch ohne ſich an dieſe Konſtruktion zu binden, kommt man zu dem gleichen Ergebnis, da es ein allgemeiner Rechtsgrundſatz im deutſchen Recht iſt, der immer wiederkehrt und der deshalb auch in § 333 BGB. ausgeſprochen iſt, daß nämlich ein angefallenes Recht als von Anfang an von dem Deſtinatär nicht erworben gilt, wenn er ſein Recht ausſchlägt und zurückverweiſt oder es ſonſt wieder erliſcht; es ſoll hier genug ſein, auf den Erbanfall [26]) und die Anfechtung von Willenserklärungen,[27]) ſowie auf die Erbunwürdigkeit [28]) zu verweiſen und letztlich noch die ferner liegende Regelung des Rücktritts [29]) anzuführen; dieſe Fälle haben alle die Eigenheit, bei ihrem Eintritt eine Wirkung ex tunc zu zeitigen. Wichtig iſt demnach, daß der Frachtführer niemals gegen den Empfänger auf Abnahme des Gutes klagen kann und dies ſelbſt nicht einmal nach Uebergabe des Frachtbriefes, da auch die Annahme dieſes keine Verpflichtung des Empfängers zur Abnahme des Gutes enthält; daß natürlich ein vertragliches Recht des Frachtführers auf Abnahme des Gutes im Zuſammenhang mit der Uebergabe des Frachtbriefes entſtehen kann, ſei es durch beſondere Vereinbarung oder durch konkludente Handlungen, bräuchte nicht beſonders erwähnt zu werden, und es hat auch das Reichsoberhandelsgericht [30])

[25]) § 436 HGB.
[26]) § 1953 BGB.
[27]) § 142 BGB.
[28]) § 2344 BGB.
[29]) § 346 ff. BGB.
[30]) ROHG. Bd. 20 S. 410.

einen ſolchen Fall zu bejahender Entſcheidung gebracht, bei dem der Empfänger den Frachtbrief angenommen und zugleich den Frachtführer angewieſen hatte, das Gut auszuliefern, damit war eine Bereiterklärung zur Abnahme des Gutes gegenüber dem Frachtführer geſchehen.

III. Die Geltendmachung der Rechte des Empfängers und das Erlöſchen des Verfügungsrechtes des Abſenders.

Die Geltendmachung der Rechte des Empfängers kann auf jedwede Weiſe geſchehen; es iſt insbeſondere keine Form der Anſprucherhebung durch das Geſetz vorgeſehen, ſondern dieſe lediglich der Einrede der Erfüllung der ſich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen unterworfen. Solange ſich der Adreſſat weigert, dieſen Verpflichtungen nachzukommen, kann der Frachtführer das Gut zurückhalten, auch die Uebergabe des Frachtbriefes ablehnen, es ſei denn, daß dieſe aus einem anderen Grunde, z. B. dem der Einſichtnahme, gefordert wird. Es handelt ſich hierbei ſchlechthin um alle Verpflichtungen, die ſich aus dem Frachtvertrag ergeben; dazu gehört vorzüglich auch die Zahlung ſolcher Speſen und Unkoſten, die der Frachtbrief nicht aufführt, oder die Zahlung einer etwaigen Nachnahme. Verpflichtet zur Leiſtung iſt der Empfänger nie, wenigſtens nicht aus frachtrechtlichen Gründen, aber die Erfüllung der Verpflichtungen iſt notwendig, wenn der Empfänger wirkſam ſeine Rechte geltend machen will. Gibt der Frachtführer das Gut heraus, ohne auf den Gegenleiſtungen des Empfängers zu beſtehen, ſo erwirbt er Rechte gegen den Empfänger nur inſoweit, als dieſer gemäß § 436 HGB. durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes zu Zahlungsleiſtungen „nach Maßgabe des Frachtbriefes“ verpflichtet iſt. Hierbei iſt beachtlich der Unterſchied im Texte der einſchlägigen Beſtimmungen nach altem und neuem Recht. Früher hieß der in Frage ſtehende Ausdruck in Art. 405 ADHGB. „gegen Erfüllung der Verpflichtungen, wie ſie der Frachtbrief ergibt“; wenn heute der Text umfaſſender: „gegen Erfüllung der ſich daraus (ergänze: aus dem Frachtvertrag ſchlechthin) ergebenden Verpflichtungen“ lautet, ſo will damit zum Ausdruck gebracht ſein, daß der Frachtführer, der das Gut übergibt, ohne zuvor die Leiſtungen des Empfängers zu fordern, ſpäterhin nur mehr das verlangen kann, was der Frachtbrief als Leiſtungsinhalt auf der Empfängerſeite angibt, andere Koſten aber nicht mehr dem Adreſſaten zur Laſt fallen, während nach dem alten Recht der Frachtführer überhaupt von Anfang an nur hinſichtlich der frachtbrieflichen Koſten die Einrede der Erfüllung Zug um Zug geltend machen konnte. Darauf, daß ſich unter Umſtänden der Frachtführer durch eine ſolche „freie“ Uebergabe dem Abſender gegenüber ſchadenserſatzpflichtig macht, iſt hier nicht näher einzugehen. Im Prinzip muß ſomit

daran feſtgehalten werden, daß der Empfänger nur Zug um Zug gegen Leiſtung der frachtvertraglichen Verpflichtungen ſeine Rechte gegen den Frachtführer geltend machen kann. Iſt allerdings das Transportgut ſo geartet, daß die Ablieferung längere Zeit in Anſpruch nimmt, ſo braucht weder der Empfänger ſeine Leiſtungen in vollem Umfange bereits bei Beginn der Auslieferung erbringen, noch kann man es dem Frachtführer zumuten, ſeinerſeits erſt vollſtändig zu leiſten; beides würde auf eine Vorleiſtungspflicht eines der verpflichteten Teile hinauslaufen; vielmehr wird man dem Frachtführer das Recht auf teilweiſe, aber nur teilweiſe Befriedigung, jeweils im Verhältnis der von ihm bewirkten Leiſtungsabſchnitte, zugeſtehen müſſen.

Hier ſei noch betont, daß die Auslieferung des Gutes in der Regel eine Bringſchuld iſt, wie es dem Begriff der Aushändigung als Beendigung des Transportes entſpricht[31]) nur in den ſeltenſten Fällen iſt auf Grund beſonderer Vereinbarung der Empfänger verpflichtet, das Gut beim Frachtführer abzuholen und es hat dieſer dann die Ankunft des Gutes anzuzeigen.[32])

Die Entſchädigungs- und Schadenserſatzanſprüche des Empfängers gegen den Frachtführer werden in anderem Zuſammenhang[33]) behandelt werden.

Nun beſchränkt die formloſe Geltendmachung ſeiner Rechte durch den Adreſſaten noch keineswegs das Verfügungsrecht des Abſenders. Erſt mit der Erhebung einer Klage beginnt ein neues Stadium in der Verteilung der Verfügungsmacht zwiſchen Abſender und Empfänger. Dieſe Klage, die letzterem kraft § 433 II HGB. gegeben iſt, muß einen doppelten Inhalt haben; denn allein mit der Forderung nach dem Frachtbrief drückt der Empfänger noch nicht aus, daß er auch das Gut fordern will, vielmehr iſt es häufig, daß er ſich zunächſt einmal den Frachtbrief vorlegen läßt, um ſich über ſeine Verpflichtungen zu unterrichten; weigert ſich der Frachtführer deſſen und klagt der Empfänger, ſo handelt es ſich bei einer ſolchen Klage um Geltendmachung eines Vorlegungsanſpruches, den der Empfänger ohne Zweifel hat,[34]) ſie hätte aber nicht ausſchließende Wirkung gegenüber dem Abſender, da die dies erwirkende Klage gerade auch den Willen des Empfängers, das Gut zu erhalten, zum Ausdruck bringen muß. Andererſeits bedarf es, um das Verfügungsrecht des Abſenders zum Erlöſchen zu bringen, einer Klage auf Auslieferung des Gutes allein nicht mehr, wenn der Empfänger den Frachtbrief ſchon in Händen hat;[35]) iſt dies nicht der Fall, ſo liegt der doppelte Klageinhalt vollſtändig im eigenſten Intereſſe des Empfängers. Die Klage kann erſt erhoben werden nach der Ankunft des Gutes am Be-

---

[31]) vgl. Lehmann-Ring II S. 344.
[32]) vgl. § 346 HGB.
[33]) S. § 6 der Diſſ.
[34]) § 810 BGB.
[35]) S. unten.

ſtimmungsorte; denn erſt mit dieſer erhält der Empfänger ja einen Herausgabeanſpruch und eine verfrühte Klage würde, wenn das Gut nicht noch während des Verfahrens eintrifft, als zur Zeit unbegründet abgewieſen werden müſſen. Eine Klage aus einem anderen Rechtsgrund als dem des § 435 HGB. genügt ebenfalls nicht, dem Abſender ſein Verfügungsrecht zu nehmen, insbeſondere hat es in dieſer Richtung keinen Zweck, wenn ſich der Empfänger bei ſeiner Klage auf ein eventuelles Eigentum ſtützt, mag er auch unter Umſtänden im Endergebnis durchdringen, zumal wenn er die Eigentumsklage gegen Frachtführer und Abſender zuſammen als den unmittelbaren und mittelbaren Beſitzer erhebt. Die Klage aus § 433 II HGB. dagegen iſt allein gegen den Frachtführer zu richten und nur mit dieſem hat es der Empfänger zu tun. Sie kann nicht erſetzt werden durch den Antrag auf einſtweilige Verfügung gleichen Inhalts, da das Geſetz die beſondere Form einer Klage vorſchreibt, um eine präkludierende Wirkung gegen das Verfügungsrecht des Abſenders auszulöſen; die Beſtimmung des § 433 II Satz 1 HGB. läßt ſich inſofern leicht verſtehen, als es hier nur auf die Klageerhebung, nicht auf die Durchführung des Prozeſſes oder ſeine Beſchleunigung ankommt.

Der ſo gearteten Klage des Empfängers iſt die Uebergabe des Frachtbriefes gleichgeſtellt, ſodaß auch ſie das Verfügungsrecht des Abſenders zum Erlöſchen bringt; jedoch iſt eine ſolche allgemeine Formulierung vorſichtig zu verſtehen, da es ſich bei der Uebergabe des Frachtbriefes wiederum auch allein darum handeln kann, dem Empfänger in den Frachtbrief, der das nunmehr zwiſchen dem Frachtführer und dieſem beſtehende Rechtsverhältnis, wenigſtens zum Teil, erſichtlich macht, Einſicht zu gewähren, und eine Uebergabe des Frachtbriefes bloß aus dieſem Grund ſteht nicht gleich der Uebergabe aus Erfüllungsgründen, wie denn auch in ſolchen Fällen der Frachtbrief meiſt zunächſt wieder zurückgegeben wird.[36]) Ein einfaches Aviſieren der Ankunft des Gutes oder die Mitteilung an den Empfänger, den Frachtbrief abholen zu können, ſowie auch eine Bereiterklärung des Frachtführers, das Gut auszuliefern, zeitigt keine Wirkung gegen den Abſender; dagegen kann eine Uebergabe des Gutes ſelbſt ſehr wohl unter Umſtänden die des Frachtbriefes erſetzen, jedoch muß die Uebergabe des Gutes am Beſtimmungsort geſchehen ſein.[37]) Wo und wann die Uebergabe des Frachtbriefes geſchieht, iſt gleichgültig, freilich mit der Maßgabe, daß das Verfügungsrecht des Abſenders erſt dann erliſcht, wenn ſpäterhin das Gut am Beſtimmungsort angekommen iſt.

Die Folge der Uebergabe des Frachtbriefes oder der Erhebung einer Klage des Empfängers iſt demnach ein Erlöſchen

[36]) Ehrenberg V 2 S. 147.
[37]) R.O.H.G. Bd. 20 S. 194.

des Verfügungsrechtes des Abſenders und hat die Bedeutung, daß jetzt, aber erſt jetzt, der Adreſſat Herr des Frachtgeſchäftes geworden iſt. Hatte der Abſender bis dahin immer noch Anweiſungen jeder Art erteilen können, wodurch eine nachfolgende Klage des Empfängers eventuell gegenſtandslos und unbegründet wurde, ſo ſcheidet er nunmehr, wenigſtens hinſichtlich des Verfügungsrechtes, aus dem Frachtgeſchäft ſchlechthin aus. Allein der Empfänger iſt weiſungs- und verfügungsberechtigt und erhält überdies Schadenserſatzrechte gegen den Frachtführer, wenn dieſer noch einer Anordnung des Abſenders Folge leiſten ſollte.[38])

Durch einen Verzicht des Empfängers auf ſeine Rechte wird der Abſender wieder alleiniger dominus negotii. Im übrigen kann der Empfänger ſolange einſeitig verzichten, als er nicht von ſeinen Rechten Gebrauch gemacht hat. Ein ſpäterer Verzicht bedarf der Annahme des Frachtführers; dieſer Verzicht wird dann nicht dadurch in Frage geſtellt, „daß der Empfänger den Beſitz des Frachtbriefes behält oder die Klage nicht zurücknimmt".[39]) Einem Verzicht des Empfängers ſteht es gleich, wenn ſeine Klage zurückgewieſen wird oder er ſie freiwillig zurücknimmt; auch die Rückgabe des Frachtbriefes kann einen Verzicht bedeuten; freilich iſt dies nicht der Fall, wenn der Frachtbrief nur zur Einſicht oder zu anderen Zwecken, die nicht einer Geltendmachung ſeiner Rechte dienen, übergeben worden iſt.

§ 6.

Die Schadenshaftung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger.

Der Schaden, für den der Frachtführer aufzukommen hat, kann verſchiedener Natur ſein, kann auf verſchiedener Grundlage beruhen und iſt dann je nach Art nach verſchiedenen Geſichtspunkten zu beurteilen; ſo kann der Schaden dadurch entſtanden ſein, daß Eintritt oder Fortſetzung der Reiſe verzögert, daß das Gut durch Verſchulden des Frachtführers oder ſeiner Leute beſchädigt wurde oder daß das Gut überhaupt verluſtig ging; die Haftung des Frachtführers beruht in dieſen Fällen zunächſt auf dem Frachtvertrag; ſie kann ſich daneben gleichzeitig auf andere Haftungsmomente gründen, z. B. auf unerlaubte Handlung, kann aber auch nur ob ſolcher anderer Haftungsgründe gegeben ſein, z. B. kann der Frachtführer nur aus unerlaubter Handlung — gegebenen Falles — in Anſpruch genommen werden, wenn Koſtbarkeiten oder Kunſtgegenſtände Frachtgut waren und es der

[38]) § 433 II Schlußſatz HGB.
[39]) Ehrenberg V 2 S. 148.

Abſender unterlaſſen hatte, dem Frachtführer davon Kenntnis zu geben.[1]) Fernerhin kann dieſer ſchadenserſatzpflichtig werden, weil er nach Uebergabe des Frachtbriefes noch Weiſungen des Abſenders befolgte,[2]) weil er die Hemmung[3]) des Verfügungsrechtes des Abſender nach § 447 III HGB. nicht beachtete uſw.; die einzelnen Fälle alle hier aufzuzählen, würde zu weit führen.

Schadenserſatzberechtigt können der Abſender und der Empfänger bezw. der legitimierte Beſitzer des Ladeſcheines ſein. Die Berechtigung des Empfängers, Schadenserſatzanſprüche aus dem Frachtvertrag geltend zu machen, leitet ſich her aus der Beſtimmung des § 435 HGB., wonach er a l l e[4]) durch den Frachtvertrag begründeten Rechte erwirbt; entſteht ein Schadenserſatzanſpruch, der ſeine Grundlage im Frachtvertrag hat, ſo kann der Empfänger den Frachtführer deſſenthalben in Anſpruch nehmen. Weſentlich iſt aber hier die Frage, in welchem Umfang der Empfänger Schadenserſatzrechte geltend machen kann, d. h. ob er darauf beſchränkt iſt, den von ihm perſönlich erlittenen Schaden erſetzt zu verlangen, oder ob er darüber hinaus das Intereſſe des Abſenders wahrnehmen kann. Staub[5]) verneinte dieſes Letztere früher und war der Meinung, daß nicht ohne weiteres bei Geltendmachung durch den Empfänger auch der Schaden des Abſenders in Betracht komme. Dagegen war bereits Hellwig[6]) der Anſicht geweſen, daß der Empfänger auch das Intereſſe des Abſenders vertreten kann, und ihm tritt Düringer-Hachenburg[7]) zur Seite und begründet dies bei der Beſprechung der Vorſchrift des § 435 HGB., wie folgt: „Der Empfänger kann im Verhältnis zum Frachtführer auch die etwaigen Entſchädigungsanſprüche des Abſenders wegen Verluſtes, Beſchädigung, verſpäteter Ablieferung oder ſonſtiger Verletzung der Vertragspflichten des Frachtführers geltend machen. Dabei iſt es gleichgültig, ob er im eigenen oder fremden Intereſſe, für eigene oder fremde Rechnung handelt. Fremdes Intereſſe iſt jedes, welches nicht das eigene des Empfängers iſt. Es gehört hierher auch das Intereſſe des Abſenders". Beide, Hellwig wie Düringer-Hachenburg, ſtützen ihre Anſchauung auf den Wortlaut des § 435 HGB., daß nämlich „der Empfänger berechtigt iſt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte geltend zu machen, ohne Unterſchied, ob er hierbei in eigenem oder fremdem Intereſſe handelt". Dieſen Ausführungen iſt beizutreten; jedoch hält ſich die Begründung

[1]) § 429 II HGB.
[2]) § 433 II HGB.
[3]) vgl. § 10 der Diſſ.
[4]) vgl. § 5 der Diſſ.
[5]) Staub von 1900 S. 1531.
[6]) Hellwig S. 482.
[7]) Düringer-Hachenburg III S. 872, jetzt auch dieſer Meinung Staub 1927 IV S. 918.

formal an den Text des Gesetzes und seine möglichst wörtliche Auslegung; Müller-Erzbach [8]) hat darüber hinausgehend aus dem Sinn und der Natur [9]) der Rechtsstellung des Empfängers den Beweis für die Richtigkeit der vorgetragenen Ansicht geführt; Absender und Empfänger vertreten ein und dasselbe Interesse und bilden insofern eine gewisse Einheit gegenüber dem Frachtführer; diese Einheit, die ein Eintreten des Empfängers in die Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag zur Folge hat, bedingt es, daß das gemeinschaftliche Interesse auch von jedem der beiden vertreten werden kann. „Wollte man anders entscheiden, so würde ja auch schon in dem alltäglichen Falle, daß ein Verkäufer dem Käufer die verkaufte Ware durch die Eisenbahn übersendet und die Ware unterwegs verloren geht, dieser Schaden für den Käufer uneinbringlich sein; denn der Käufer selbst kann nicht als Empfänger klagen, da das Gut nicht am Ablieferungsorte angekommen ist; klagt aber der Verkäufer als Absender, so könnte ihm die Bahn entgegenhalten, er habe keinen Schaden erlitten, da er als Verkäufer ja nicht die Gefahr des Transportes trage." So kommt Müller-Erzbach zu dem Schluß, daß jeder Teil berechtigt sein muß, einen dem anderen Teil erwachsenen Schaden seinerseits geltend zu machen. Es ist auch vor allem im Interesse des Absenders gelegen, wenn der Empfänger, der gewöhnlich dem Erfüllungsorte des Frachtvertrages, d. i. dem Ablieferungsorte,[10]) näher ist als der Absender, dessen Rechte wahrnimmt, da der Erfüllungsort zugleich Gerichtsstand für Klagen auf Entschädigung wegen nicht gehöriger Erfüllung ist,[11]) während für den Absender als Klageort neben dem Erfüllungsorte der Wohnsitz des Frachtführers in Frage käme, der aber durchaus nicht notwendig und in der Regel nicht mit dem Wohnsitz des Absenders zusammenfällt. Es ist also eine Entscheidung der aufgeworfenen Frage dahin zu geben, daß man eine Geltendmachung des Schadens des Absenders durch den Empfänger bejaht [12]) und damit den Umfang seiner Schadensersatzrechte über die Ansprüche aus eigenem Schaden hinaus erweitert. Natürlich ist bei der Frage, ob der Empfänger einen entstandenen Schaden geltend machen kann, stets darauf zu achten, ob er wirklich Rechte aus dem Frachtvertrag erworben hat, sodaß er z. B. einen durch Verlust des Gutes vor Ankunft am Bestimmungsort herrührenden Schaden nicht selbst ersetzt verlangen kann, sondern dies wäre Aufgabe des Absenders.[13])

Zunächst haftet nun der Frachtführer „für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes oder durch Versäu-

---

[8]) Müller-Erzbach in Jherings Jahrbuch Bd. 73 S. 135 ff.
[9]) vgl. auch § 2 der Diss.
[10]) Lehmann-Ring II S. 312.
[11]) § 29 ZPO.
[12]) und umgekehrt!
[13]) vgl. oben.

mung der Lieferfriſt entſteht [14]); daneben gibt es noch beſondere Haftungsgründe [15]) gegenüber dem Empfänger bezw. dem durch Ladeſchein Legitimierten, von denen ſpäter zu ſprechen ſein wird. Zunächſt ſei von der Haftung die Rede, die dem Frachtführer auferlegt iſt auf Grund der beſonderen Eigenart des Frachtvertrages, der ja ſeinem Weſen nach Werkvertrag iſt, jedoch gleichzeitig eine Obhutspflicht des Frachtführers bedingt. Deshalb mußten Schadenserſatzbeſtimmungen beſonderer Art in das Frachtrecht aufgenommen werden, und man konnte es nicht allein bei den allgemeinen Regeln des bürgerlichen Rechtes belaſſen, auch dann nicht, wenn man Werkvertrags-, Verwahrungs- oder Auftragsgrundſätze herangezogen hätte; denn die Beſonderheit des geſchuldeten Erfolges, die Beförderung und der damit verbundene Gewahrſam verlangen nach einer beſonders gearteten Schadensregelung. Wenn jedoch das Geſetz ſich begnügt, Verluſt, Beſchädigung und Lieferzeitüberſchreitung als zum Schadenserſatz verpflichtend anzuführen, ſo ſoll damit zum Ausdruck gebracht werden, daß nur dieſe Schadensfälle dem HGB. unterliegen, während andere Erſatzpflichten, wenn ſie auch auf dem Frachtvertrag beruhen, ſich lediglich nach dem bürgerlichen Recht bemeſſen, ſoweit nicht die ſpäter beſprochenen Sondernormen in Frage kommen.[16])

Der Schaden muß entſtanden ſein in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Gutes, d. h. eben in der Zeit, innerhalb deren der Frachtführer beſondere Sorgfaltspflichten wegen des Frachtgutes hat. Die Ablieferung im Sinne der Vorſchrift des § 429 HGB. erfordert nicht eine körperliche Uebergabe des Gutes an den Empfänger, aber es handelt ſich immerhin um einen zweiſeitigen Akt, „der ein Zuſammenwirken des Abliefernden und des Empfängers vorausſetzt“ [17]); nicht genügt es demnach zur Beendigung der Haftungszeit, daß der Frachtführer dem Empfänger Mitteilung von der Ankunft des Gutes macht, nicht genügt es, daß er den Empfänger auffordert, das Gut abholen zu laſſen, ſondern es muß vielmehr eine ausdrückliche oder ſtillſchweigende Einwilligung des Empfangsberechtigten zur Aufgabe des Gewahrſams hinzukommen. Daß vor oder nach der ſo begrenzten Zeit der Frachtführer einer Schadenshaftung unterliegen kann, iſt möglich, aber nicht aus dem Geſichtspunkt des § 429 heraus, ſondern dann müſſen andere Rechtsgründe dieſe Haftung ſtützen.[18])

---

[14]) § 429 HGB.

[15]) §§ 433 II, 437 III, 440 III, 447 III HGB.

[16]) vgl. Ehrenberg V 2 S. 209.

[17]) Düringer-Hachenburg III S. 835; ſ. dagegen Lehmann-Ring II S. 324 und 157.

[18]) z. B. unerlaubte Handlung oder ein beſonderer Vertrag dahin, daß das Gut beim Frachtführer lagern ſoll.

Warum eine Verſäumung der Lieferzeit eingetreten iſt, iſt nur inſoweit von Bedeutung, als ſich darauf der Exkulpationsbeweis ſtützen will: die Lieferzeit ſelbſt iſt entweder von den Vertragsparteien vereinbart oder geſetzlich geregelt, d. h. es entſcheidet in dieſem letzteren Falle der Ortsgebrauch, und zwar derjenige, der am Ort des Reiſeantrittes üblich iſt.[19])

Gegen die Inanſpruchnahme auf Schadenserſatz kann der Frachtführer einwenden, daß der Schaden auch durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnte[20]); gelingt es dem Frachtführer, den Beweis zu führen, daß er hinſichtlich des ſchadenbringenden Ereigniſſes ſeiner Sorgfaltspflicht in vollem Maße genügt, daß er alles getan habe, im Augenblicke der Gefahr für das Gut ordentlich und fachgemäß zu ſorgen, ſo wird er ſeiner Haftung befreit. Dabei iſt zu beachten, daß der Frachtführer, der auch für ein Verſchulden ſeiner Leute und für ein Verſchulden anderer Perſonen, deren er ſich bei der Ausführung der Beförderung bedient, aufzukommen hat,[21]) den Exkulpationsbeweis darauf ausdehnen muß, daß ſich dieſe ſeine Hilskräfte ebenſo wie er der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers befliſſen haben; wenn alſo einer ſeiner Arbeiter nur die Sorgfalt aufwandte, die ſeiner Arbeiter-Gehilfenperſon entſprach, ſo kann ſich der Frachtführer bereits nicht mehr exkulpieren; denn er haftet für das Verſchulden ſeiner Hilfskräfte wie für eigenes Verſchulden. Doch iſt hier zu unterſcheiden: Für das Verſchulden der „anderen Perſonen" — das ſind ſolche, die nicht in einem Anſtellungsverhältnis zum Frachtführer ſtehen, ſondern allein bei und zur Ausführung des einzelnen Transportes herangezogen werden, ohne aber etwa als ſelbſtändige Frachtführer in den Frachtvertrag einzutreten,[22]) ſo alſo z. B. die Unterfrachtführer[23]) — haftet der Frachtführer nur inſoweit, als dieſe Perſonen den Schaden gerade bei Ausführung der Beförderung bewirkten; dagegen erſtreckt ſich die Haftung des Frachtführers für „ſeine" — eigenen — „Leute" auf alle Fälle, in denen ſie, ſeien ſie nun bei dem einzelnen in Frage ſtehenden Transport beſchäftigt oder nicht, eine Schädigung des Frachtgutes herbeiführen bezw. die Lieferfriſtverſäumung entſtehen laſſen; doch müſſen dieſe „Leute" im Beförderungsbetrieb des Frachtführers tätig und dürfen nicht etwa Bedienſtete mit anderen Obliegenheiten ſein,[24]) wie z. B. der Buchhalter, der Kaſſier, das Dienſtmädchen des Frachtführers.

---

[19]) Staub IV S. 895.
[20]) § 429 I Satzteil 2 HGB.
[21]) § 431 HGB.
[22]) von ihnen ſ. unten.
[23]) Das ſind ſolche ſelbſtändige Frachtführer, welche nicht in den Frachtvertrag eintreten, ſondern nur vom Hauptfrachtführer gegen Entgelt beſchäftigt werden.
[24]) vgl. RG. Bd. 7/126.

Daß die Haftung des Frachtführers dem Abſender gegenüber eine andere wie dem Empfänger gegenüber ſein kann, iſt keine Beſonderheit,[25]) und es ſei an dieſer Stelle lediglich der Fall des Annahmeverzuges des Empfängers genannt[26]; ebenſo iſt es als ſelbſtverſtändlich zu bezeichnen, daß bei einem Mitverſchulden — ſei es des Abſenders, ſei es des Empfängers — die Vorſchrift des § 254 BGB. zur Anwendung kommt; dies iſt vor allem wichtig, wenn der Schaden teilweiſe oder gar allein durch Anordnungen des Verfügungsberechtigten[27]) hervorgerufen wurde.

Es genügt nun nicht, daß der Frachtführer „allgemein eine ſorgfältige Behandlung des Gutes dartut“[28]); ſondern es obliegt ihm, im einzelnen klarzulegen, wie er gehandelt hat, um eine Nachprüfung, vorzüglich des Richters, zu ermöglichen, ob er tatſächlich in allen Stadien des Beförderungsverlaufes die ihm befohlene Sorgfalt angewendet hat; dies kommt beſonders in Betracht, wenn die Schadensurſache nicht aufgeklärt werden kann; denn die Beſtimmung des § 429 I HGB. iſt ſo gehalten, daß der Frachtführer zunächſt unbedingt haftet und es nur eine Art ſpezieller Vergünſtigung für ihn gibt, wenn er unter gegebenen Vorausſetzungen, den Beweis ſeiner Sorgfalt führend, ſich von ſeiner Haftung befreien kann.

Bevor im weiteren von der Höhe der Haftung des Frachtführers geſprochen werden ſoll, ſei eine Darlegung über die Schadenshaftung bei Mehrheit der Frachtführer eingefügt; dieſe Frage muß wohl, um den Umfang der Erſatzanſprüche des Empfängers vollſtändig zu erläutern, bereits hier behandelt werden. Die mehreren Frachtführer können verſchiedene Rechtsſtellungen einnehmen, ſie können Teilfrachtführer oder Zwiſchenfrachtführer, Unterfrachtführer oder Samtfrachtführer ſein. Die beiden erſteren ſcheiden in dem vorliegenden Zuſammenhange aus, da bei ihnen Beſonderheiten ſich nicht ergeben; ſie ſtehen in einer vom Abſender gewollten direkten Verbindung mit dieſem, entweder ſo, daß ſie für einen Teil der Strecke ſich dem Abſender in ſelbſtändigem Vertrag mit ihm verpflichtet haben,[29]) oder daß ſie auf Rechnung und mit Vollmacht des Abſenders vom erſten Frachtführer für einen beſtimmten Beförderungsabſchnitt angeworben worden ſind[30]); ſie haften auf Grund des mit ihnen ſelbſtändig geſchloſſenen Vertrages dem Abſender wie dem Empfänger gegenüber, ohne daß ihre Haftung auf den Vertrag mit dem Frachtführer zurückgeführt werden müßte; etwas anderes, hier aber nicht Einſchlägiges iſt es, ob der Erſtfrachtführer, der als Vertreter des Abſenders den Zwiſchenfrachtführer auswählt, für dieſen einer Haftung in

[25]) vgl. auch § 9 der Diſſ.
[26]) § 300 BGB.
[27]) §§ 434, 435 HGB.
[28]) Düringer-Hachenberg III S. 841.
[29]) Teilfrachtführer.
[30]) Zwiſchenfrachtführer.

Hinſicht auf die von ihm getroffene Auswahl unterliegt; ſolches richtet ſich nach den allgemeinen Rechtsgrundſätzen. Hier intereſſieren allein die Frachtführer, die ohne eigenen Vertrag in den urſprünglichen Frachtvertrag eintreten,[31]) bezw. die, die ſolches zwar nicht tun, deren Verſchulden aber der Hauptfrachtführer zu vertreten hat.[32]) Nur von dieſen beiden Arten ſei geſprochen, und man hat, wie folgt zu unterſcheiden:

1. Der Unterfrachtführer gehört, wie ſchon erwähnt, zu den ſogenannten „anderen Perſonen" des § 431 HGB.; denn er wird vom Hauptfrachtführer beſtimmt, ihm bei der Ausführung der Beförderung zu dienen; der Abſender kommt nie und in keiner Weiſe mit ihm in rechtliche Berührung und kann deshalb auch keinerlei Anſprüche gegen ihn erwerben; nur der Hauptfrachtführer iſt dem Unterfrachtführer gegenüber Vertragspartei; er iſt dann dem Abſender für Schäden verpflichtet, die der Unterfrachtführer bewirkt. Wenn demnach § 432 I HGB. die Beſtimmung aufnimmt, daß der Frachtführer, der das Gut zur Ausführung der von ihm übernommenen ganzſtreckigen Beförderung des Gutes einem anderen Frachtführer übergibt, für die Ausführung der Beförderung bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger haftet, ſo iſt dies eine Wiederholung des bereits in § 431 HGB. Normierten und es hat der Hauptfrachtführer eben für das Verſchulden des Unterfrachtführers ſelbſtändig einzuſtehen.[33]) Wenn die Norm des § 432 I HGB. trotzdem in das Geſetz aufgenommen wurde, ſo geſchah dies nur im Zuſammenhang mit den Abſätzen II und III der genannten Vorſchrift.[34])

2. Der Samtfrachtführer iſt derjenige Frachtführer, der dadurch in den Frachtvertrag eintritt, daß er das Gut mit dem urſprünglichen Frachtbrief annimmt. Staub [35]) ſieht mit Recht in der Samtfrachtführung eine Art Fortſetzung der Unterfrachtführung derart, daß zunächſt der Hauptfrachtführer — hier dann richtiger der Erſtfrachtführer — einen anderen Frachtführer zum Transporte beizieht, ihm aber darüber hinaus auch den Frachtbrief übergibt. Hierdurch wird eine kraft Geſetzes entſtehende Verbindung zum Abſender hergeſtellt und jeder Samtfrachtführer haftet ſomit dem Erſatzberechtigten unmittelbar aus dem Frachtvertrag, allerdings nur gemäß dem übergebenen Frachtbrief; der ſogenannte durchgehende Frachtbrief iſt es, der ein Eintreten in den Frachtvertrag mit der Folge bewirkt, daß der ſpätere Frachtführer „die ſelbſtändige Verpflichtung übernimmt, die Beförderung nach dem Inhalt des" — urſprünglichen — „Frachtbriefes auszuführen".[36]) Die unmittelbare Rechtswirkung daraus iſt die ſolidariſche Haf-

---

[31]) Samtfrachtführer.
[32]) Unterfrachtführer.
[33]) Ueber den Exkulpationsbeweis bei Unterfrachtführung ſ. oben!
[34]) vgl. Staub IV S. 907; Düringer-Hachenburg III S. 856.
[35]) vgl. Staub IV S. 907/908.
[36]) § 432 II HGB.

tung aller Samtfrachtführer, und zwar haftet jeder für alle Schädigungen, gleichgültig, ob ſie in ſeinem Beförderungsabſchnitte herbeigeführt wurden oder nicht; er haftet für jedes Verſchulden aller Vor- und Nachmänner wie für eigenes Verſchulden, nur iſt hier die Einſchränkung gegeben, daß es ſich um einen Verſtoß gegen den Inhalt des Frachtbriefes handeln muß [37]); die Haftung nach § 432 II HGB. umfaßt alſo nicht nur die Schadenserſatzgründe nach § 429 HGB., Verluſt, Beſchädigung des Gutes und Lieferfriſtverſäumung, ſondern jeglichen Schaden, der durch ſeine Verletzung des frachtbrieflich fixierten Frachtvertrages entſtanden iſt. Das Weſentliche der Vorſchrift des § 432 II HGB. in dieſem Zuſammenhang iſt aber ſtets der Umſtand, daß ſich der Erſatzberechtigte an jeden der Samtfrachtführer halten kann. Im übrigen gelten für die Samtfrachtführerſchaft die Beſtimmungen der §§ 422 bis 425 BGB., die von den geſamt- und nichtgeſamtwirkenden Tatſachen bei einer Mehrheit von Schuldnern, deren jeder die ganze Leiſtung zu bewirken verpflichtet iſt, handeln. Wie ſich im einzelnen der zur Schadenserſatzleiſtung herangezogene Frachtführer, dem konkreten Sachverhalte nach, an den anderen ſchadlos halten kann, regelt § 432 III HGB., iſt aber hier als reines internum der Frachtführer nicht zu erörtern.

Neben den ſchon genannten Schadenserſatzgründen kennt das HGB. noch eine Reihe anderer Tatſachen, die den Frachtführer zum Schadenserſatz verpflichten und die ihrem Grunde nach einer näheren Beſprechung nicht bedürfen, aber in Hinſicht auf die Höhe des zu leiſtenden Erſatzes Beſonderheiten enthalten; es ſind dies Fälle, in denen der Frachtführer zu einem beſonderen Verhalten verpflichtet iſt:

1. iſt das Verfügungsrecht des Abſenders erloſchen, ſo darf der Frachtführer nur mehr Anweiſungen des Empfängers beachten [38]);
2. beim Selbſthilfeverkauf iſt der Frachtführer gehalten, an Abſender und Empfänger gewiſſe in § 437 HGB. genannte Mitteilungen zu machen;
3. eine Mitteilungspflicht obliegt ihm auch nach § 440 IV HGB., wenn es ſich um Androhung und Benachrichtigung wegen des Pfandverkaufes handelt;
4. er darf bei Vorhandenſein eines Ladeſcheines einer Anweiſung des Abſenders der in § 447 III HGB. bezeichneten Art nur Folge leiſten, wenn ihm der Ladeſchein zurückgegeben wird.

Ein Nichteinhalten dieſer geſondert geregelten Pflichten hat der Frachtführer zu vertreten.

Für die Höhe der Schadenserſatzleiſtungen, für ihren Umfang gilt die folgende Zuſammenſtellung; denn bei den verſchiedenen

[37]) Lehmann-Ring II S. 333.
[38]) § 433 II HGB.

Schadensgründen haftet der Frachtführer nicht ſtets in gleicher Weiſe, ſondern das Geſetz kennt unterſchiedliche Haftungshöhen, je nachdem die Urſache des Schadens im HGB. eine beſondere Regelung erfahren hat oder nach dem bürgerlichen Rechte zu beurteilen iſt.

1. Der volle Schaden, d. h. auch der Schaden, der nicht am Gute ſelbſt entſtanden, ſondern anderen Urſprungs iſt, wie z. B. der entgangene Gewinn,[39]) iſt in unbeſchränkter Höhe zu erſetzen, wenn Schadensgründe in Frage ſtehen, die aus einer Verletzung des Frachtvertrages reſultieren, ſoweit nicht begrenzende Sondernormen des Frachtrechtes eingreifen; auch der durch Lieferfriſtverſäumung entſtandene Schaden unterliegt in der Höhe ſeiner Geltendmachung keiner Beſchränkung, da er, wenn auch in § 429 HGB. mit Verluſt und Beſchädigung als Schadensgrund gemeinſam geregelt, nicht in die Beſtimmung des § 430 HGB. aufgenommen iſt. Ferner bedingt einen vollen Schadenserſatz ein Verſtoß des Frachtführers gegen die Mitteilungspflichten nach den §§ 437 III und 440 IV HGB., da einmal § 437 III HGB. die unbeſchränkte Schadenshaftung ſelbſt ausſpricht[40]) und ſodann für § 440 IV HGB. die Vorſchrift des § 1243 II BGB. maßgebend iſt, wonach der Frachtführer ſchlechthin ſchadenserſatzpflichtig iſt, wenn er eine der von ihm vorzunehmenden Mitteilungen unterläßt. Endlich kann der Erſatz vollen Schadens gefordert werden, wenn dieſer Schaden — ſoweit Verluſt oder Beſchädigung des Gutes in Frage ſteht — durch Vorſatz oder grobe Fahrläſſigkeit des Frachtführers herbeigeführt worden iſt.[41]) In dieſen Fällen gilt der Satz, daß „aller aus dem ſchadenbringenden Ereignis erwachſende Schaden" — ohne Beſchränkung auf ein Maximum — „vom Frachtführer zu erſetzen iſt".[42])

2. Der gemeine Handelswert oder in deſſen Ermangelung der gemeine Wert des Gutes überhaupt iſt zu erſetzen, wenn vom Frachtführer auf Grund des Frachtvertrages für gänzlichen oder teilweiſen Verluſt des Gutes Erſatz geleiſtet werden muß.[43]) Der gemeine Wert iſt der Wert, den eine Sache objektiv für jedermann hat, wobei beſonders der allgemeine Preis des Gutes in Betracht zu ziehen iſt, während der allgemeine Handelswert den Wert repräſentiert, den ein Gut im Handelsverkehr hat, wenn anders es überhaupt regelmäßig Gegenſtand des Handelsverkehrs iſt. Hat demnach ein Gut einen Börſen- oder Marktpreis oder wird ſo viel gehandelt, daß ſich daraus ein Durchſchnittspreis errechnen läßt, ſo iſt dieſer als Schadensſumme anzurechnen; nur für den Fall, daß

---

[39]) § 252 BGB.

[40]) „Im Falle der Unterlaſſung iſt der Frachtführer zum Schadenserſatz verpflichtet."

[41]) § 430 III HGB.

[42]) Lehmann-Ring II S. 327.

[43]) § 430 I HGB. Hier iſt beſonders zu beachten, ob der Empfänger überhaupt ein Schadenserſatzrecht erworben hat, d. h. das Gut muß am Orte der Ablieferung zunächſt wirklich angekommen ſein.

es ſich um Güter handelt, die nicht ſtändig dem Handelsverkehr unterliegen, iſt der Wert des Gutes zu erſetzen, den das Gut allgemein für jeden Käufer hat. Darüber hinaus iſt eine Haftung des Frachtführers ausgeſchloſſen. Es bleiben insbeſondere Liebhaberwerte, ein entgangener Gewinn, ſpäterer Verluſt dadurch, daß der Empfänger ſeinerſeits, z. B. infolge Unmöglichkeit einer von ihm verſprochenen Leiſtung, Dritten gegenüber ſchadenserſatzpflichtig wird, kurzum der ſogenannte individuelle Wert des Gutes außer Anſatz. Im übrigen richtet ſich der Maßſtab der Schadensberechnung nach dem Wert, den das Gut am Ort der Ablieferung in dem Zeitpunkt hatte, als die Ablieferung zu bewirken war. Daß der Frachtführer berechtigt iſt, dasjenige von der Schadensſumme abzuziehen, was infolge des Verluſtes an Zöllen und ſonſtigen Koſten erſpart wurde, läßt ſich daraus erklären, daß der Wert des Gutes am Ablieferungsorte bereits Frachtkoſten und Zölle in ſich ſchließt.

3. Im Falle der Beſchädigung des Gutes iſt wiederum nicht jeder aus dieſer Beſchädigung herrührende Schaden zu erſetzen, ſondern die Höhe der Schadenshaftung des Frachtführers iſt begrenzt in dem Unterſchied zwiſchen dem Verkaufswert des Gutes im beſchädigten Zuſtand und dem gemeinen Wert bzw. dem gemeinen Handelswert, den das Gut am Ort und zur Zeit der Ablieferung gehabt haben würde.[44]) Der Verkaufswert dagegen bemißt ſich nach dem Orte der tatſächlichen Ablieferung und nicht nach dem im Frachtbrief urſprünglich vorgeſehenen. Auch hier darf wieder die Erſparnis an Zöllen und ſonſtigen Koſten abgezogen werden.

4. In dieſem Zuſammenhang fällt es auch, wenn das HGB. im VI. Abſchnitt an zwei Stellen davon ſpricht, daß der Frachtführer dem Empfänger für das Gut verhaftet iſt; ſo bei einem Verſtoß gegen § 433 II HGB. und einem ſolchen gegen § 447 III HGB.; hier iſt eine Haftungsbeſchränkung derart vorgeſehen, daß der Frachtführer nur den Schaden zu erſetzen hat, den der Empfänger am Gute ſelbſt erleidet; darüber hinausgehender Schaden kann nicht in Anſatz gebracht werden; es iſt alſo erforderlich, daß infolge der Zuwiderhandlung das Gut für den Empfänger verloren geht, beſchädigt wird oder verſpätet eintrifft. Hätte der Geſetzgeber ein Anderes gewollt, ſo hätte er es bei dem dem Geſetz bekannten Ausdruck: „Der Frachtführer iſt zum Schadenserſatz verpflichtet" belaſſen und der Text des Geſetzes, daß der Frachtführer „dem Empfänger für das Gut verhaftet iſt", wäre eine unverſtändliche Abweichung von der gebräuchlichen Ausdrucksweiſe. Es kann alſo insbeſondere ein Schaden, der allein durch beſondere Aufwendungen entſtanden iſt, die der Empfänger wegen eines weiſungswidrigen Verhaltens des Frachtführers machen mußte, nicht einem Erſatzanſpruch nach § 433 II HGB. begründen. Zu

[44]) § 430 II BGB.
[45]) z. B. § 437 III HGB.

betonen ist bei der Haftung des Frachtführers dieser Art, daß die Vorschrift des § 430 HGB. Anwendung findet, sodaß also hinsichtlich der Höhe des Ersatzes die Unterscheidungen nach Verlust, Beschädigung und Lieferfristversäumung zu beachten sind.

Zum Schlusse dieses Absatzes muß darauf hingewiesen werden, daß die vertragliche Haftung des Frachtführers es nicht ausschließt, diesen wegen unerlaubter Handlung in Anspruch zu nehmen; es ist überhaupt auch die Vorschrift des § 429 HGB. nicht zwingendes Recht, sondern kann vertraglich abgeändert, vorzüglich vermindert oder gar ausgeschlossen werden; hingewiesen sei auch auf den einen Fall des Haftungsbeschlusses nach § 429 II HGB., wonach der Frachtführer für den Verlust und die Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld oder Wertpapieren — nicht für eine Lieferfristversäumung bei der Beförderung dieser Gegenstände — nur dann haftet, wenn er von der Beschaffenheit des Gutes in Kenntnis gesetzt wurde. Dieser Haftungsausschluß berührt aber nicht einen Ersatzanspruch aus anderem Gesichtspunkt als dem vertraglichen. Wenn z. B. der Frachtführer selbst das Gut vorsätzlich oder fahrlässig beschädigt, so hat er dies nach § 823 I BGB. zu vertreten.[46]) Nebenbei sei erwähnt, daß die Vorschrift des § 429 II HGB. in Hinblick auf die des § 254 II BGB. eine Wiederholung der letzteren bedeutet. Für ein Haften des Frachtführers aus unerlaubter Handlung kann nie eine Begrenzung der Höhe nach § 430 HGB. Platz greifen, da diese Vorschrift überhaupt nur in Frage kommt, wenn auf Grund des Frachtvertrages gehaftet wird.

Daß in den Fällen zu 1. nicht nur der volle Schaden zu ersetzen ist, sondern darüber hinaus dem Empfänger alle Möglichkeiten gegenüber dem Frachtführer zustehen, die auch der Absender hat, d. h. alle Rechte, die nach bürgerlichem Rechte gegeben sind, ergibt sich daraus, daß dort nicht frachtrechtliche Sondernormen diese allgemeinen Rechtsbestimmungen ausschließen; so kann z. B. unter Umständen der Frachtführer gezwungen werden, „das verspätet angekommene Gut zu behalten und dessen Wert wie den sonstigen Schaden zu ersetzen“ [47]); diese Fragen jedoch mögen hier unbesprochen bleiben, da sie in ein der Arbeit zu entlegenes Gebiet führen würden.

§ 7.

Der Empfänger als Schuldner des Frachtführers.

Zwischen dem Eintritt des Empfängers in seine Gläubigerstellung und dem in eine ihn dem Frachtführer verpflichtende Schuldnerstellung ist ein grundlegender Unterschied zu bemerken:

[46]) Müller-Erzbach S. 606.
[47]) Ehrenberg V 2 S. 230; vgl. §§ 636, 286 BGB.

Rechte erwirbt der Empfänger, ohne irgendwie ſich ſelbſt zu betätigen; ſie fallen ihm an kraft Geſetzes mit der Tatſache eines äußeren Geſchehens, das unabhängig von ſeinem Willen iſt, nämlich mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte. Im Gegenſatz dazu können dem Empfänger Verpflichtungen nur dann erwachſen, wenn er irgendeine aktive Handlung vornimmt, die ihn bindet. Dazu iſt es nicht notwendig, daß der Empfänger ſich ausdrücklich zu Leiſtungen aus dem Frachtvertrag verpflichtet — dies kann der Fall ſein —, ſondern es genügt der Umſtand, daß er das Gut und den Frachtbrief willentlich annimmt, um kraft geſetzlicher Vorſchrift [1]) gehalten zu ſein, „dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leiſten". Da nämlich der Empfänger nicht Mitkontrahent des Frachtvertrages iſt, kann er ſehr wohl Rechte erwerben, da dieſe ihm — wirtſchaftlich geſprochen — allein Vorteile bringen und er ſie zunächſt jederzeit wieder zurückweiſen kann. Er kann aber nicht durch einen Vertrag, dem er nicht beigetreten iſt, obligiert werden.[2]) Zu letzterem iſt ein Verpflichtungsgrund, der einem eigenen Handeln des Empfängers entſpringt, unerläßlich notwendig. Dieſer kann ſehr verſchieden ſein und wird häufig nicht auf der geſetzlichen Beſtimmung des § 436 HGB. beruhen, ſondern freier Vereinbarung des Frachtführers und des Empfängers entſpringen. Darauf weiſt auch § 435 HGB. hin, wenn er ſagt, daß der Empfänger berechtigt iſt, „die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der ſich daraus ergebenden Pflichten geltend zu machen". Zunächſt wird es vor Schaffung des ADHGB. ſo geweſen ſein, daß der Frachtführer dem Empfänger das Frachtgut brachte und ihm deſſen Aushändigung anbot, wenn anders der Empfänger die auf dem Frachtgut ruhenden Laſten auszugleichen ſich bereit erklärte; übernahm der Empfänger die Verpflichtungen in dieſer Richtung, ſo war ein Sondervertrag zwiſchen ihm und dem Frachtführer zuſtande gekommen. Dies führte dann dahin, daß das Anbieten des Gutes unter Vorlage des Frachtbriefes und die vorbehaltsloſe Entgegennahme beider gleiche Wirkung erzielten. Rundnagel [3]) iſt deshalb der Meinung, daß auf dieſem Handelsbrauch die Vorſchrift des § 436 HGB. beruhe. Umgekehrt kann es auch der Adreſſat ſein, der von dem Frachtgeſchäft Kenntnis hat und den Frachtführer auffordert, ihm das Gut auszuhändigen, wogegen er zu einer Uebernahme der Laſten aus dem Frachtvertrag bereit ſei; auch dieſes Angebot muß, um Verpflichtungsgrund zu ſein, angenommen werden. Nicht genügt es insbeſondere, daß nur die Geltendmachung der Rechte ſeitens des Empfängers vorliegt, da dieſe für ſich noch kein Zahlungsverſprechen bedeutet; ſo verpflichtet auch die Klage des Empfängers nach § 435 HGB. dieſen

[1]) § 436 HGB.
[2]) vgl. Lehmann-Ring II S. 344.
[3]) Ehrenberg V 2 S. 158.

zunächſt noch nicht und ein klageentſprechendes Urteil hat nur die Wirkung, daß der Frachtführer gehalten iſt, das Gut Zug um Zug gegen Erfüllung der aus dem Frachtvertrag ſich ergebenden Verpflichtungen auszuliefern, da § 435 HGB. dem Frachtführer ein Zurückbehaltungrecht gibt.[4])

Die Antwort auf die Frage, wann und wodurch der Adreſſat überhaupt dem Frachtführer verpflichtet wird, iſt eine zweifache: einmal durch beſondere Vereinbarung mit dieſem und ſodann kraft Geſetzes durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes. Von erſterer zu ſprechen, erübrigt ſich im Hinblick auf die vielerlei Möglichkeiten dieſer Abreden; doch ſei betont, daß gewiſſe konkludente Handlungen die Verpflichtung des Empfängers ſehr wohl erſetzen können, ſo kann im konkreten Falle z. B. — im Gegenſatz zu dem eben Geſagten — durchaus in der Aufforderung des Empfängers, ihm das Frachtgut anzurollen, ein Verpflichtungsverſprechen liegen, wenn er zuvor vom Inhalt des Frachtvertrages bezw. Frachtbriefes irgendwie Kenntnis erhalten hat, während das Anrollen des Gutes dann die Annahme des Verſprechens ſeitens des Frachtführers bedeutet. Der einfachſte Fall einer Zahlungsverpflichtung außerhalb des Rahmens des § 436 HGB, — und in gewiſſem Sinne ſelbſt außerhalb einer Vereinbarung zwiſchen Empfänger und Frachtführer — iſt der der Perſonen-Identität von Abſender und Empfänger, da hier der letztere zwar noch nicht als Empfänger, wohl aber als Abſender haftet. Es kann hier im übrigen nicht intereſſieren, wann eine Handlung des Empfängers auch deſſen Verpflichtungswillen enthällt, da dies eine reine Tatfrage iſt und ſelbſt, wenn man eine Reihe von ſolchen Handlungen aufzählen würde, in denen allgemein der Verpflichtungswille zum Ausdruck kommen mag, ſo kann doch in dieſer Richtung mehr oder weniger nur eine Entſcheidung von Fall zu Fall getroffen werden. Darum ſei allein über das geſetzliche Recht des Frachtführers gegen den Adreſſaten geſprochen.

Dieſes geſetzliche Recht wird durch die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes ſeitens des Empfängers begründet. Annahme bedeutet immer eine Willenserklärung und iſt nicht notwendig in der bloßen Abnahme des Gutes und des Frachtbriefes enthalten; dieſe Handlung bezeichnet nur einen körperlichen Vorgang; am deutlichſten tritt dies zutage, wenn man bedenkt, daß es zur Annahme nicht der unmittelbaren Beſitzergreifung ſeitens des Empfängers bedarf, ſondern es genügt jede Willensäußerung desſelben, die zum Ausdruck bringt, daß die auf irgendwelche Weiſe zu geſchehende oder geſchehene Erfüllung des Frachtführers angenommen wird, z. B. wenn Empfänger und Frachtführer einen Verwahrungsvertrag abſchließen oder ſich einigen, das Gut einem

---

[4]) § 274 BGB.

Dritten auszuhändigen [5]); andererſeits kann die Annahme der Abnahme erſt nachfolgen, insbeſondere wenn der Empfänger zunächſt ſich die Entſcheidung über Behalten oder Rückgabe des Gutes vorbehält, wobei freilich dann der Frachtführer zur Ablieferung des Gutes nicht verpflichtet iſt [6]); zu dieſen Fällen gehört es ferner auch, wenn der Empfänger bei dem Abladen des Gutes nicht anweſend iſt und eine Annahme deshalb noch nicht erfolgt ſein kann; behält er aber das Gut oder weigert ſich gar der Rückgabe, ſo ſtellt dieſes Verhalten eine Annahme dar.

Es iſt alſo ſo, daß der Empfänger bei der Erfüllung des Frachtvertrages ſeitens des Frachtführers durch Uebernahme des ausgelieferten Gutes ſamt dem Frachtbrief bewußt mitwirken muß.[7]) Hat der Empfänger in dieſer Richtung ſeinen Willen betätigt, dann iſt es gleichgültig, ob er ſich damit zur Zahlung verpflichten wollte oder nicht; ſein Verpflichtungswillen iſt nicht mehr notwendig, ſondern es greift die geſetzliche Beſtimmung des § 436 HGB. ein. Es läßt ſich die Bedeutung dieſer Vorſchrift dahin zuſammenfaſſen, daß das Geſetz einer Willenserklärung des Empfängers über deren ausgeſprochenen Inhalt hinaus einen beſonderen Sinn beilegt, wodurch ein Verpflichtungsverhältnis zum Frachtführer begründet wird; § 436 HGB. ſetzt eine direkte geſetzliche Zahlungsverpflichtung des Adreſſaten gegenüber dem Frachtführer feſt, die mit einer notwendig vorhandenen Willensäußerung des Empfängers verknüpft wird. Dieſe Darlegungen ſcheinen nach der juriſtiſch konſtruktiven Seite hin nicht ganz mit dem in § 2 der vorliegenden Arbeit Geſagten übereinzuſtimmen, inſofern als nämlich dort die geſamte Rechtsſtellung des Empfängers ſchlechthin als etwas vom Geſetz allein Beſtimmtes und etwaigen vertraglichen Grundlagen ferne Stehendes bezeichnet wurde; führt man nun hier einen gewiſſen vertraglichen Zuſammenhang zwiſchen Frachtführer und Empfänger ein, ſo ſcheint damit ein Durchbrechen der oben vorgebrachten Anſicht vorzuliegen. Dem iſt aber nicht ſo: Auch bei der Schuldnerſtellung des Empfängers iſt jede Vertragstheorie [8]) abzulehnen; es handelt ſich vielmehr nur um eine gewiſſe Modifikation in der Idee des Eintrittes von Wirkungen allein kraft Geſetzes: Rechte erwirbt der Empfänger bei Vorliegen eines äußeren Sachverhalts, der Ankunft des Gutes; Pflichten dagegen übernimmt er nur mit Willen, der als vorhanden gilt — hier greift das Geſetz mit § 436 ein —, wenn er Gut und Frachtbrief angenommen, alſo in dieſer Hinſicht wenigſtens ſeinen Willen betätigt und geäußert hat. Inſofern kann bei der Schuldnerſtellung von einer Art Vertragsverhältnis zwiſchen Frachtführer und Empfänger geſprochen werden und es

[5]) Lehmann-Ring II S. 345.
[6]) vielmehr hat er die Möglichkeit, nach § 437 HGB. zu verfahren.
[7]) Düringer-Hachenburg III S. 875.
[8]) desgleichen die Zeſſionstheorie aus gleichen Gründen, wie ſie in § 2 der Diſſ. beſprochen ſind.

hat Staub [9]) recht, zu ſagen, daß der geſetzgeberiſche Grund der Vorſchrift des § 436 HGB. der iſt, „daß in der Annahme des Gutes und des Frachtbriefes eine Erklärung des Adreſſaten liege, welche geeignet iſt, eine direkte Vertragsbeziehung zwiſchen beiden herzuſtellen"; ihr — der Annahme — wird dann das Zahlungsverſprechen zwingend angegliedert. Dieſe — nicht Einſchränkung, ſondern — Ergänzung berührt jedoch nicht die Tatſache, daß der Empfänger kraft Geſetzes in originärer Weiſe Schuldner wird.

Nicht notwendig iſt es, daß Frachtbrief und Frachtgut gleichzeitig ausgehändigt werden, und beide können unabhängig von einander und zu verſchiedenen Zeiten angenommen werden;[10]) unerläßlich aber, um die Wirkung des § 436 HGB. auszulöſen, iſt es, daß der Empfänger b e i d e s angenommen hat; die Annahme des Frachtbriefes oder des Gutes allein verflichtet den Empfänger noch nicht, es ſei denn, daß der Verpflichtungswille des letzteren ſich eindeutig aus der Annahme eines der beiden — außergeſetzlich — ergibt; § 436 HGB. iſt dagegen in dieſer Hinſicht ſtrenges Recht und nur die volle Erfüllung ſeines Tatbeſtandes bindet den Empfänger, ſo daß der Frachtführer ſich nur auf dieſe Vorſchrift ſtützen kann, wenn der Adreſſat in vollem Umfang willentlich bei der Verwirklichung des Tatbeſtandes des § 436 HGB. mitgewirkt hat. Fernerhin iſt es an ſich erforderlich, daß der Empfänger das ganze Gut annimmt: erſtreckt ſich die Annahme nur auf einen Teil des Gutes, ohne daß des anderen Teiles Erwähnung getan wird, ſo wird man trotzdem ein Entſtehen einer Verpflichtung des Empfängers bejahen müſſen, wenn ſich nicht aus dem Schweigen gerade Gegenteiliges klar ergibt;[11]) ſo kann man eine Ablehnung der Annahme des noch ausſtehenden Gutes durch Stillſchweigen z. B. dann unterſtellen, wenn der Empfänger in Kenntnis eines Verdorbenſeins des Reſtes den nicht verdorbenen Teil annimmt; darf man doch hier eine Annahme des Reſtes nicht erwarten; eine Verpflichtungswirkung kann ſich in ſolchen Fällen nicht ergeben. An welchem Orte die Annahme des Gutes und des Frachtbriefes geſchieht, iſt gleichgültig; es iſt alſo eine Annahme am Beſtimmungsorte ſelbſt nicht erforderlich; ſo kann ſie ſchon erfolgen zu einem früheren Zeitpunkte an einem Orte, der nicht dem Beſtimmungsort entſpricht; die Rechte aus dem Frachtvertrag erwirbt der Empfänger freilich erſt mit der Ankunft des Gutes am Ablieferungsorte, aber dies hindert nicht, daß er, wenn er Gut und Frachtbrief ſchon vorher und an anderem Orte ausgehändigt erhielt und er beides angenommen hatte, trotzdem verpflichtet wurde; es iſt ferner für die Verpflichtung des Adreſſaten ſelbſt unerheblich, ob die Auslieferung auf Anweiſung des Abſenders

[9]) Staub IV S. 920.
[10]) Eger II S. 363; Staub IV S. 920.
[11]) Müller-Erzbach S. 610.

geſchah oder ſogar einer ſolchen entgegen; denn es handelt ſich nur darum, daß „der Empfänger dem Frachtführer zur Zahlung verpflichtet iſt“,[12]) und dieſe Bindung beruht allein auf dem Willensakt der Annahme ſeitens des Empfängers; für ſeine Schuldnerſtellung kommt es nur darauf an. Anderer Meinung iſt Rundnagel,[13]) für den Fall, daß die Auslieferung gegen den Willen des Abſenders geſchah, und begründet dieſe damit, daß das Geſetz an eine derartige vertragswidrige Handlung des Frachtführers wohl nicht die gleiche Wirkung knüpfen wolle wie an die vertragsgetreue Erfüllung, ferner damit, daß es wohl nicht angängig ſei, dem Empfänger Pflichten aufzuerlegen, wenn er Vertragsrechte noch nicht beſitzt; dieſe Argumente ſind ohne Zweifel ſehr ſtark zu beachten, dem Geſetz aber nicht ohne weiteres zu entnehmen, da dieſes die Schuldnerſtellung des Empfängers unabhängig von dem Ort der Ankunft oder einem bereits Angekommenſein des Gutes feſtlegt; außerdem bindet ſich der Empfänger nur dem Frachtführer gegenüber, wodurch alle anderen Rechtsbeziehungen zwiſchen den am Frachtgeſchäft Beteiligten nicht berührt werden. Kommt es ſpäterhin auf Grund des noch beſtehenden Rechtes der Konterorder des Abſenders nicht zu einer Berechtigung des Empfängers, ſo kann dieſer einredeweiſe ſeine Verpflichtung entkräften, indem er geltend macht, daß er nur mit Rückſicht auf den mit ſeiner Annahme beabſichtigten Erfolg ſich verpflichtet habe, bezw. er kann Bezahltes mit der condictio causa data causa non secuta zurückfordern.[14])

So liegen die Verhältniſſe, wenn ein Frachtbrief ausgeſtellt worden iſt; die häufigen Fälle, daß ein Gut ohne Frachtbrief reiſt, ſind dabei nicht berückſichtigt. Da die Vorſchrift des § 436 HGB. ſtrenges Recht enthält, kann von ſeiner Anwendbarkeit keine Rede ſein, wenn ein Frachtbrief nicht vorhanden iſt.[15]) Es bleibt dann bei den allgemeinen Regeln, d. h. zunächſt iſt es für den Frachtführer das Beſte, das Gut nur Zug um Zug gegen Leiſtung ſeitens des Adreſſaten auszuliefern; gibt er es aus der Hand, ohne bezahlt zu werden, ſo wird es zur Tatfrage, ob ſich der Empfänger durch die Annahme des Gutes auch zur Zahlung der Laſten verpflichten wollte; hierfür können die verſchiedenſten Gründe ſprechen, und es wurden bereits ſolche Hinweiſe auf ein Vorhandenſein des Verpflichtungswillens des Empfängers genannt; es genüge darum die Feſtſtellung, daß, wenn ein Frachtbrief nicht vorhanden iſt und das Gut allein angenommen wird, der Einzelfall entſcheidend iſt für die Beurteilung, wieweit der Adreſſat gebunden iſt. Eine geſetzliche Zahlungspflicht gibt es auf jeden Fall nur dann, wenn auch ein Frachtbrief ausgeſtellt iſt.

[12]) Lehmann-Ring II S. 345; vgl. Düringer-Hachenburg III S. 876.
[13]) bei Ehrenberg V 2 S. 161.
[14]) § 815 BGB.
[15]) Düringer-Hachenburg S. 875.

Weiterhin muß gefragt werden, in welchem Umfange Leiſtungen vom Empfänger zu erbringen ſind. Auch hierbei ſei zunächſt davon ausgegangen, daß ein Frachtbrief ausgeſtellt wurde. In § 436 HGB. heißt es, daß der Empfänger verpflichtet iſt, dem Frachtführer „nach Maßgabe des Frachtbriefes" Zahlung zu leiſten; dadurch iſt feſtgelegt, daß er nach der Annahme von Gut und Frachtbrief nur mehr inſoweit zu Zahlungen gehalten werden kann, als ſich dieſe aus dem Frachtbrief ergeben. Alle Nebenabreden und mündlichen Vereinbarungen, insbeſondere auch ſolche, die erſt nach Abſchluß des Frachtvertrages ſelbſt getroffen wurden, können dem Adreſſaten nicht mehr zur Laſt fallen. Aber „es iſt nicht lediglich der Wortlaut des Frachtbriefes entſcheidend";[16]) denn im Frachtbrief wird vielfach auf Begleitpapiere, Vertragsbedingungen der Frachtfirmen oder auf die allgemeine Ueblichkeit Bezug genommen und bereits ſolche Hinweiſe genügen, um den Adreſſaten gemäß den angeführten Schriftſtücken bezw. der allgemeinen Ueblichkeit zu verpflichten; es genügt alſo ſchon, daß dem Frachtbrief entnommen werden kann, wie die Fracht und die ſonſtigen Laſten ſich errechnen und welche Grundlagen dazu herangezogen werden müſſen. Dies iſt auch der Sinn des Geſetzes, daß nämlich der Empfänger geſchützt werden ſoll gegen Verpflichtungen, die ſich auf frachtbrieffremde, d. h. nicht in dieſem enthaltene Vereinbarungen gründen; der Frachtbrief ſoll nicht allein dem Empfänger die Kenntnis genauer Abrechnung und Feſtſetzung ſeiner Zahlungen durch bloße Einſichtnahme ermöglichen.[17]) Das Geſetz beſtimmt nicht, daß der Frachtbrief einen vorgeſchriebenen Inhalt aufweiſen muß, ſondern es begnügt ſich mit der Sollvorſchrift des § 426 HGB., wonach der Frachtbrief in Richtung der Leiſtungen an den Frachtführer „eine Beſtimmung über die Fracht und die beſonderen Vereinbarungen, welche die Beteiligten über andere Punkte getroffen haben, enthalten ſoll." [18]) Wenn § 440 HGB. beim Pfandrecht des Frachtführers von Liege- und Zollgeldern und anderen Auslagen ſpricht, ſo iſt damit lediglich ein weiterer Hinweis gegeben, was ein Frachtbrief enthalten kann — aber nur ein ſolcher Hinweis — und man kann dieſen ſehr wohl bei Ausſtellung des Frachtbriefes beachten, aber für die Zahlungspflicht des Empfängers kommt es immer nur darauf an, daß der Frachtbrief wirklich derartiges enthält; im übrigen können in dieſen alle Vereinbarungen zwiſchen Abſender und Frachtführer aufgenommen werden, z. B. als deren wichtigſte eine Beſtimmung einer ev. Nachnahmezahlung. Der Frachtvertrag ſelbſt ſcheidet, ſoweit er ſich nicht im Frachtbrief widerſpiegelt, völlig aus. Insbeſondere kann nicht, wenn dieſer Unklarheiten enthält, die einer näheren Erklärung bedürfen, der Frachtvertrag in ſeinen

[16]) Staub IV S. 921.
[17]) vgl. Ehrenberg V 2 S. 169.
[18]) § 426 Ziffer 7 und 8 HGB.

mündlichen Vereinbarungen zum Verſtändnis herangezogen werden, ſondern es iſt der Frachtbrief aus ſich heraus auszulegen und dies hat zu geſchehen durch eine Unterſuchung der mutmaßlichen Intentionen von Abſender und Frachtführer nach den allgemeinen Grundſätzen von Treu und Glauben im Rechtsverkehr. Alle vom Frachtführer einſeitig eingeſetzten Ergänzungen im Frachtbrief ſind ohne Bedeutung, da ſie nicht auf vertraglicher Grundlage ruhen, alſo nicht den eindeutigen Willen der beiden Vertragsparteien wiedergeben, es ſei denn, daß ſie nichts Anderes darſtellen, als die ziffernmäßige Um- und Errechnung frachtbrieflicher Angaben; ſo kann der Frachtführer in den Frachtbrief, der nur die Wendung „laut Tarif" enthält, den nach dieſem — NB. nur dem einſchlägigen Tarif — richtig errechneten Betrag einſetzen.

In dieſen Zuſammenhang gehört es auch, daß der Empfänger eine eventuell vereinbarte Vertragsſtrafe für Mängel der Frachtbriefangaben zu zahlen hat, auch wenn er die unrichtige Deklaration bei der Annahme nicht kannte und nicht kennen konnte.[19]) Daß Vertragsſtrafen zu Laſten des Empfängers wirken, erhellt daraus, daß ſie Vertragsinhalt ſind, und der Empfänger zunächſt ſeine Rechte aus dem Frachtvertrag an ſich nur gegen Erfüllung a l l e r ſich daraus ergebenden Verpflichtungen geltend machen kann; freilich muß ein Hinweis auf die Vertragsſtrafe im Frachtbrief enthalten ſein. Müller-Erzbach[20]) folgert dieſe Verpflichtung des Empfängers aus der Verſchmelzung von Abſender und Empfänger in rechtlicher Hinſicht gegenüber dem Frachtführer;[21]) dann aber iſt es gerade ob dieſer Einheit der beiden ohne Erheblichkeit, ob der Adreſſat von den fehlerhaften Angaben im Frachtbrief Kenntnis hatte oder nicht; auch Vertragsſtrafen hat er „nach Maßgabe" des Frachtbriefes zu begleichen.

Dieſer poſitiven Seite der Bedeutung des Frachtbrief i n h a l t s für die Schuldnerſtellung des Empfängers — daß er nämlich Zahlung leiſten muß, wie es der Frachtbrief ergibt — entſpricht eine negative Seite inſoferne, als er Leiſtungsbefreiungen für den Empfänger enthalten kann; eine ſolche iſt vor allem der ſogenannte Frankovermerk, dem der Empfänger entnehmen muß, daß der Abſender für alle oder einige beſonders ausgenommene Frachtkoſten aufkommen will; kommt dieſer letztere ſeinen Verpflichtungen nicht nach, iſt die errechnete und vielleicht auch ſchon vorausbezahlte Fracht zu niedrig oder zu hoch bemeſſen, der Empfänger kann Gut und Frachtbrief annehmen, ohne daß er ſich damit zu Zahlungsleiſtungen verpflichtet, da „nach Maßgabe des Frachtbriefes" der Abſender zahlungspflichtig iſt, und man bei Annahme eines mit einem Frankovermerk verſehenen Fracht-

[19]) vgl. Düringer-Hachenburg S. 876.
[20]) Müller-Erzbach in Jherings Jahrbuch Bd. 73 S. 135.
[21]) vgl. § 2 der Diſſ.

briefes nicht einen Zahlungswillen des Empfängers unterstellen kann; enthält der Frachtbrief einen Teilfrankovermerk, so bindet sich der Empfänger allein nach dessen Maßgabe.

Wonach aber bemißt sich der Umfang der Zahlungsverpflichtungen des Empfängers, wenn kein Frachtbrief ausgestellt ist, also die Regel des § 436 gegenstandslos wird? An sich ist dann der Frachtvertrag schlechthin maßgebend, aber mit der Einschränkung, daß der Empfänger, wenn er sich zur Zahlung verpflichtet, sei es ausgesprochenermaßen oder durch konkludente Handlungen, Kenntnis haben muß von allen Teilen des Vertrages, soweit er Pflichten aufweist, die vom Empfänger zu übernehmen sind; denn wenn ein Frachtbrief nicht vorhanden ist, gibt es keine gesetzliche Zahlungspflicht des Empfängers, und es kommt auf das von Frachtführer und Empfänger ihrerseits geschaffene Rechtsverhältnis an. Ist demnach dieser nur teilweise mit den vertraglichen Lasten des Frachtgeschäftes bekannt geworden,[22]) so hat er auch nur diese teilweisen Kosten zu tragen, da er sich zu nicht mehr verpflichtet hat. Sache des Frachtführers ist es, den Empfänger voll aufzuklären, wieviel er zu leisten habe; den Frachtvertrag kann dieser nicht kennen. Wenn es dem Frachtführer schon möglich ist, das Gut zurückzuhalten, bis der Empfänger Zug um Zug erfüllt, so muß er, gibt er das Gut heraus, diesen über alles unterrichten, was ihn belasten soll; freilich genügt es schon, um den Empfänger in vollem Umfang zu binden, daß der Frachtführer mit ihm „Leistung nach Frachtvertrag" vereinbart, da ein Schuldverhältnis nach den allgemeinen Regeln nicht notwendig eine bestimmte, sondern nur eine bestimmbare Leistung vorsehen muß; die Bestimmbarkeit bemißt sich hier eben nach dem Frachtvertrag; geht der Empfänger auf eine solche allgemeine Formulierung ein, so hat er im Gegensatz zu dem Falle nur teilweiser Kenntnisnahme der Frachtvertragsbestimmungen alle Zahlungen aus dem Vertrag zu erbringen.

Zum Schlusse dieses Abschnittes muß noch über die Frage gesprochen werden, ob der Empfänger, der Gut und Frachtbrief angenommen hat, seine Zahlungsverpflichtung anfechten kann. Dies ist insoweit und dann zu bejahen, wenn der Adressat überhaupt den Dispositionsakt der Annahme anficht, d. h. wenn er — z. B. wegen Irrtums — die Willenserklärung, die die Annahme darstellt, beseitigen will mit dem Ergebnis, daß diese Annahme des Gutes und des Frachtbriefes selbst hinfällig wird, womit dann auch die mit dieser verbundene Zahlungsverpflichtung entfällt. Etwas anderes ist es, wenn der Empfänger das Gut behalten, also die Annahme aufrecht erhalten will und sich allein gegen seine Zahlungspflicht wendet; für diesen Fall ist eine Anfechtung ausgeschlossen; denn die Schuldnerstellung des Empfängers wird kraft Gesetzes ausgelöst, wenn er Gut und Frachtbrief

[22]) z. B. bei der Annahme des Gutes.

annimmt; es bedarf auch keiner willentlichen Betätigung beſonderer Art, um Frachtſchuldner zu werden; deshalb kann das Verpflichtetwerden allein, ohne den dieſe Wirkung herbeiführenden Dispoſitionsakt hereinzuziehen, nicht angefochten werden. Doch beſteht die Möglichkeit, daß der Empfänger irrtümliche Angaben des Frachtbriefes, die ihn zu hoch belaſten, oder daß der Frachtführer ſolche, die ihn benachteiligen, beanſtanden kann,[23]) da es ſich hierbei nicht um eine Anfechtung im techniſchen Sinne handelt und nicht die Zahlungspflicht als ſolche angegriffen wird, ſondern nur ein Irrtum bei Ausſtellung des Frachtbriefes gerügt wird, ſei es, daß der Abſender, ſei es, daß der Frachtführer dieſem Irrtum unterlag; auch wenn der Adreſſat irrtümlich zuviel zahlt, oder wenn ihn der Frachtführer über die wahre Höhe ſeiner Verpflichtung täuſchte, ſo kann er das „Mehr" zurückfordern, aber wiederum nicht weil er ſeine Zahlungspflicht als ſolche — ohne Rückſicht auf ihre Höhe — anficht, ſondern weil er eine ungerechtfertigte Bereicherung des Frachtführers bezw. deſſen Argliſt geltend macht.

Die Anfechtung der Annahme ſelbſt kann aus den allgemeinen Gründen geſchehen, ſo insbeſondere wenn ſich der Empfänger über Inhalt und Bedeutung ſeiner Erklärungen irrt. Zwei Einſchränkungen aber ſind gerade hier zu machen, nämlich die, daß ein Irrtum über die Rechtswirkung der Annahme, die ſich eben in dem Verpflichtetwerden ausdrückt, unerheblich iſt und nicht einer Anfechtung zu Grunde gelegt werden kann; denn ſolches widerſpräche dem Sinn des § 436 HGB., der den Empfänger binden will, gleichgültig, ob dieſer bei der Annahme ſich zur Zahlung verpflichten wollte oder nicht. Fernerhin kann eine Anfechtung der Annahme nicht erfolgen, wenn ſie ſich auf den bloßen Irrtum über erkennbare Mängel des Gutes ſtützen will; darauf wird noch zurückzukommen ſein bei der Behandlung der Beendigung der Anſprüche aus dem Frachtvertrag;[24]) hier ſei vorerſt auf die Vorſchrift des § 438 HGB. nur hingewieſen, aus der hervorgeht, daß irgendwelche Mängelanſprüche nach der Annahme nur mehr geltend gemacht werden können, wenn die Schäden nicht erkennbar waren und die ſonſtigen Vorausſetzungen des § 438 HGB. erfüllt ſind. Wollte man alſo die genannte Anfechtung zulaſſen, ſo würde § 438 HGB. gegenſtandslos werden. Dagegen muß man mit Müller-Erzbach[25]) die Anfechtung der Annahme wegen erkennbarer Mängel dann zulaſſen, wenn der Frachtführer bei der Ablieferung des Gutes einen Mangel argliſtig verſchweigt.

Das Angeführte kann natürlich nicht Geltung haben, wenn im einzelnen Fall die Zahlungspflicht des Empfängers nicht auf

[23]) Düringer-Hachenburg III S. 876; Lehmann-Ring II S. 346; Staub IV S. 921.

[24]) vgl. § 11 der Diſſ.

[25]) Müller-Erzbach S. 611.

Geſetz, ſondern auf freier Vereinbarung ruht; z. B. der Empfänger nimmt das Gut an, ohne ſich zunächſt zu irgendwelchen Leiſtungen zu verpflichten; ohne Widerſtand hat der Frachtführer das Gut herausgegeben und erſt ſpäter erklärt ſich der Empfänger bereit, die Frachtkoſten zu tragen; dieſe Verpflichtung kann ſelbſtändig aus den allgemeinen Gründen angefochten werden, ohne die Annahme ſelbſt zu berühren.[26])

Somit ſei die Behandlung der Schuldnerſtellung des Empfängers mit der nochmals zuſammenfaſſenden Feſtſtellung geſchloſſen, daß der Empfänger durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes kraft Geſetzes in ſelbſtändiger Weiſe zur Schuldnerleiſtung verpflichtet wird, daß aber dieſe Verpflichtung auch durch freie Vereinbarung begründet werden kann.

§ 8

Das Pfandrecht des Frachtführers.

Während das römiſche Recht die Entſtehung von Pfandrechten kraft Geſetzes gekannt und ſie als pignora legalia oder tacita bei gewiſſen Forderungen beſonders geregelt hatte,[1]) brachte das deutſche Recht, vorzüglich dem Grundſatz der Publizität folgend, der eine rechtsgeſchäftliche Verpfändung von Mobilien ohne Uebergabe zurückwies, auch eine Einſchränkung der geſetzlichen Pfandrechte;[2]) denn meiſt belaſſen die geſetzlichen Pfandrechte den Beſitz der Pfandſache dem Pfandſchuldner. Doch konnte das deutſche Recht ihrer nicht ganz entraten und brauchte es insbeſondere bei den Rechtsgeſchäften, die eine Uebergabe der Mobilien vorſehen, auch nicht; ſo findet ſich für das Frachtrecht der alte Rechtsſatz: „Der Fuhrmann hält ſich an das Gut.“ [3]) Nichts anderes beſagt heute die Vorſchrift des § 440 HGB., die dem Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen ſowie wegen der auf das Gut geleiſteten Vorſchüſſe ein Pfandrecht an dem Gut gewährt. Dieſes Pfandrecht entſteht in dem Augenblick, in dem das Frachtgut in den unmittelbaren Beſitz des Frachtführers überführt wird.[4]) Vorausſetzung iſt jedoch, daß der Frachtvertrag bereits abgeſchloſſen iſt, ſo daß frühere Empfangnahme des Gutes durch den Frachtführer das Pfandrecht erſt mit Abſchluß des Frachtvertrages erzeugt;[5]) wann die tatſächliche Beförderung beginnt, iſt dagegen für die

[26]) Aber auch hier iſt die Vorſchrift des § 438 HGB. zu beachten!

[1]) vgl. Salkowski S. 281; z. B. Miete, Pacht.

[2]) vgl. Heilfron S. 598; Planitz S. 70 f.

[3]) Ehrenberg V 2 S. 186.

[4]) Läßt der Frachtführer das Gut durch Gehilfen, z. B. ſeine Packer abholen, ſo detenieren dieſe das Frachtgut für ihn nur im Sinne einer Beſitzdienerſchaft nach § 855 BGB., erwerben aber für ihn ſtellvertretend Beſitz.

[5]) vgl. Lehmann-Ring II S. 355.

Entſtehung des Pfandrechtes ohne Bedeutung. Auch das BGB. kennt beim Werkvertrag ein Pfandrecht des Unternehmers,[6]) das aber nur die von dieſem hergeſtellten oder ausgebeſſerten Sachen des Beſtellers ergreift; deshalb iſt auch bei der gewöhnlichen locatio conductio operis der gute Glaube des Unternehmers nicht geſchützt. Für den Frachtführer aber wäre es von größtem Nachteil, ſein Pfandrecht an das wirklich vorhandene oder auch nur vermeintliche[7]) Eigentum des Abſenders zu knüpfen, da — faſt könnte man ſagen — in der Regel der Fälle der Abſender nicht Eigentümer des Frachtgutes iſt; ſo z. B. könnte in allen Fällen, in denen ein Spediteur als Abſender auftritt, von einem guten Glauben des Frachtführers daran, daß der Spediteur auch Eigentümer des Frachtgutes iſt, kaum die Rede ſein; deshalb ſpricht einmal § 440 HGB. von einem Pfandrecht ſchlechthin an dem Frachtgute und ſodann gewährt das Handelsrecht dem Frachtführer den Schutz des ſogenannten erweiterten guten Glaubens,[8]) wobei die Notwendigkeit entfällt, daß der Frachtvertrag auf Seiten des Abſenders ein Handelsgeſchäft oder dieſer ſelbſt Kaufmann iſt; wenn alſo der Frachtführer glaubt, der Abſender ſei berechtigt, die Beförderung des Gutes zu betreiben, ſo erwirbt er ein Pfandrecht an dieſem Gut; § 366 III HGB. beſtimmt nämlich lediglich, daß das geſetzliche Pfandrecht des Frachtführers hinſichtlich des Schutzes des guten Glaubens einem gemäß dem 1. Abſatz dieſer Vorſchrift durch Vertrag erworbenen Pfandrecht gleichſteht, und dies iſt eindeutig dahin zu verſtehen, daß der Frachtführer ohne weiteres den gleichen Schutz genießt, wie wenn ihm ein Kaufmann im Betriebe ſeines Handelsgewerbes eine ihm nicht gehörige bewegliche Sache vertraglich verpfändet hätte.

Gegenſtand des Pfandrechtes iſt das Frachtgut, gleichgültig in weſſen Eigentum es ſteht, doch muß es ſich um Gegenſtände handeln, die überhaupt mit einem Pfandrecht belaſtet werden können. Von Bedeutung iſt dabei, daß das Pfandrecht das Frachtgut in vollem Umfang ergreift und nicht nur inſoweit auf ihm ruht, als es zur Deckung der einſchlägigen Forderungen genügen würde; ſetzt ſich alſo das Frachtgut aus einer Anzahl von Einzelſtücken zuſammen, deren jedes weitaus genügte, die Frachtführerforderungen zu decken, ſo entſteht das Pfandrecht doch an ihnen allen. Als einſchlägige Forderungen werden vom Geſetz[9]) die Anſprüche auf Fracht- und Liegegelder, auf Erſatz von Zollgeldern und anderen Auslagen genannt, die aber nur Beiſpiele dafür ſind, welcher Art Forderungen durch den Frachtvertrag begründet werden können; darüber hinaus kann der Frachtführer wegen aller auf dem Frachtvertrag fußender Forderungen

[6]) § 647 BGB.
[7]) wenn anders er gutgläubig iſt.
[8]) § 366 III HGB.
[9]) § 440 I HGB.

ſein Pfandrecht geltend machen, gleichviel ob dieſe ſich aus dem Frachtbrief [10]) ergeben oder nicht, ob ſie bereits bei Abſchluß des Frachtvertrages entſtanden ſind oder erſt ſpäter, wie z. B. die Mehrkoſten einer nachträglichen Verfügung, ferner gleichviel, ob es ſich um Forderungen gegen den Abſender oder den Empfänger oder beide handelt;[11]) nur müſſen es ſeine, des Frachtführers, Forderungen ſein, nicht ſolche Dritter, insbeſondere kann das Pfandrecht nicht für Forderungen des Abſenders gegen den Empfänger Wirkung haben, auch nicht bei Mehrheit der Frachtführer für Forderungen ſeiner Vormänner; etwas anderes iſt es, wenn er wegen dieſer letzteren das Pfandrecht des Vormannes gemäß § 441 HGB. ausübt.[12]) Daß der Koſtenerſatz des Pfandverkaufes, von dem ſpäter geſprochen werden wird, eine hierher gehörige Forderung des Frachtführers bildet, ergibt ſich bereits aus den Beſtimmungen des BGB.[13]) Weſentlich iſt ferner die Konnexität der Forderungen mit dem Frachtvertrag, d. h. das Frachtführerpfandrecht iſt nur geeignet, die Forderungen zu decken, die wirklich dem Frachtvertrag entſpringen; nicht konnexe Anſprüche bleiben hier außer Betracht und ihretwegen hat der Frachtführer nur eventuell das Zurückbehaltungsrecht des § 369 HGB., das aber das Vorliegen eines beiderſeitigen Handelsgeſchäfts vorausſetzt und den Kreis der Pfandſachen auf ſolche des Schuldners-Abſenders oder Empfängers beſchränkt. Dieſes Zurückhaltungsrecht ſteht im übrigen dem Frachtführer bei gegebenen Vorausſetzungen immer auch neben dem Pfandrecht zu, jedoch iſt es von geringer praktiſcher Bedeutung, da wohl kaum ein Frachtführer, der ein Pfandrecht geltend machen kann, ſich des ſchwächeren Zurückhaltungsrechtes bedienen wird, das einmal gegenüber dem Verfolgungsrecht des Abſenders nach §§ 44 KO. ſich nicht durchſetzen kann [14]) und außerdem Dritten gegenüber nur nach Maßgabe des § 369 II HGB. beſteht. So erübrigt ſich auch, von dem bürgerlichen Zurückbehaltungsrecht nach § 273 BGB. zu ſprechen, da bei dieſem wie bei dem Frachtführerpfandrecht die Forderung aus dem Frachtvertrag entſpringen muß. Neben den bisher genannten Forderungen führt das Geſetz als durch das Pfandrecht geſichert die auf das Gut geleiſteten Vorſchüſſe auf und zielt damit beſonders auf die Nachnahmen hin, ſeien dieſe Wert- oder Speſennachnahmen,[15]) welch letztere freilich zumeiſt den beſprochenen Forderungen unterfallen. Hierbei iſt zu unterſcheiden, ob die Nachnahmen vom Fracht-

[10]) der hier freilich als wichtiges Beweismittel in Frage kommen kann.

[11]) ſo kann er z. B. bei einer Frankoſendung ſein Pfandrecht geltend machen, wenn er vom Abſender Zahlung der Fracht nicht erhält.

[12]) vgl. Lehmann-Ring II S. 355.

[13]) § 1210 II i. V. m. § 1257 BGB.

[14]) vgl. § 4 der Diſſ.

[15]) Erſtere haben den Zweck, Deckung für den Wert des Gutes zu gewähren, ſo daß ihnen insbeſondere der Kaufpreis des Gutes unterfällt, während letztere ſolche ſind, die durch den Transport oder im Zuſammenhang mit ihm entſtehen. Vgl. Düringer-Hachenburg III S. 824.

führer im voraus erlegt worden ſind oder nicht; denn im erſteren Falle ſind ſie dem Frachtführer zu erſetzen und begründen inſoweit Forderungsrechte für ihn; dagegen würden Nachnahmen nach Eingang, alſo ſolche, die der Empfänger erſt mit Erhalt des Gutes zu begleichen, der Frachtführer aber nicht vorgeſchoſſen hat, nicht vom Frachtführerpfandrecht ergriffen werden können, da dieſe Nachnahmen Forderungen des Abſenders ſind, die zwar der Frachtführer einzuheben hat, ihm aber keinerlei Auslagen bedeuten.[16])

Knüpfte ſich die Entſtehung des Pfandrechtes lediglich an das Vorhandenſein eines Frachtvertrages und den tatſächlichen Vorgang der Empfangnahme des Gutes durch den Frachtführer, ſo ſind die Beſtimmungen des Geſetzes über die Dauer und die Beendigung des Pfandrechtes ungleich ſchwieriger, und es ſind insbeſondere einſchneidende Sondernormen vorhanden, die der Regelung der im übrigen naheſtehenden und ihrer Natur nach verwandten Pfandrechte des Kommiſſionärs, des Lagerhalters und des Spediteurs[17]) fremd ſind und einzig beim Frachtrecht ſich vorfinden; überdies kommt gerade bei der Beendigung des Frachtführerpfandrechts die Perſon des Empfängers weſentlich in Betracht. Das Geſetz[18]) formuliert folgendermaßen:

„Das Pfandrecht beſteht, ſolange der Frachtführer das Gut noch im Beſitze hat, insbeſondere mittels Konoſſements, Ladeſcheins oder Lagerſcheins darüber verfügen kann.

Auch nach der Ablieferung dauert das Pfandrecht fort, ſofern der Frachtführer es binnen drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Beſitze des Empfängers iſt.“

Die Tatſache, daß das Pfandrecht mit dem Beſitz der Pfandſache oder doch der Verfügungsmöglichkeit mittels eines Beſitz- oder Traditionspapieres, wie es Konnoſſement, Ladeſchein und Lagerſchein iſt,[19]) verbunden wird, iſt nichts Außergewöhnliches;[20]) auch ſteht inſoweit die lex spezialis des Frachtrechtes, ohne dabei die Eigenſchaft des Frachtführerpfandrechtes als eines geſetzlichen Pfandrechtes heranzuziehen, der lex generalis des vertraglichen Pfandrechtes des BGB. nicht allzuferne,[21]) zumal in beiden Fällen nicht unmittelbarer Beſitz erforderlich iſt, ſondern mittelbarer Beſitz[22]) genügt. Im übrigen ſpricht die Vorſchrift des § 440 II HGB. klar und eindeutig für ſich, ſodaß eine weitere Beſprechung dieſer Richtung unterbleiben mag.

Weſentlich Eigenartiges und Beſonderes bringt dagegen der 3. Abſatz des § 440 HGB.; der Frachtführer kann nämlich ſelbſt

[16]) Lehmann-Ring III S. 355.
[17]) vgl. §§ 397, 421, 410 HGB.
[18]) § 440 II und III HGB.
[19]) vgl. § 363 HGB.
[20]) vgl. das Pfandrecht des Kommiſſionärs, Spediteurs und Lagerhalters.
[21]) §§ 1205 und 1253 BGB.
[22]) vgl. § 1205 II BGB.

freiwillig den Besitz des Frachtgutes aufgeben, ohne damit seines Pfandrechtes verlustig zu gehen. Derartiges in das Gesetz aufzunehmen war ohne Zweifel ein Gebot praktischer Notwendigkeit: auf der einen Seite ist es im Interesse des Empfängers gelegen, ihm das Gut unter Umständen auch ohne Bezahlung der Frachtspesen auszuliefern, um sich z. B. über die Beschaffenheit des Gutes vergewissern zu können; würde aber der Frachtführer andererseits seine pfandrechtliche Sicherung mit der Besitzesaufgabe notwendig verlieren und deshalb stets auf sofortige Bezahlung drängen, so führte dies sicherlich oftmals zu Annahmeverweigerungen, die sich später als unnötig herausstellen würden; diese Kollision der Interessen des Empfängers und des Frachtführers — das Gut ohne Bezahlung zu erhalten, die Sicherung seiner Frachtforderungen nicht zu verlieren — wird dadurch behoben, daß das Pfandrecht drei Tage lang ohne weiteres fortbesteht, wenn der Empfänger im Besitz des Gutes bleibt;[23]) da jedoch diese Zeit verhältnismäßig kurz bemessen ist, ermöglicht das Gesetz[24]) eine Verlängerung der Dauer des Pfandrechtes, wenn gewisse Voraussetzungen erfüllt sind, die nicht alternativ, sondern kumulativ vorliegen müssen. Diese Verlängerung pfandrechtlichen Schutzes ist nur dann gegeben, wenn der Frachtführer das Gut an den Empfänger abgeliefert hat und nicht etwa auch, wenn der Besitzverlust durch Herausgabe an einen anderen, insbesondere an den Absender erfolgt; dies läßt sich einwandfrei dem Wortlaut des § 440 HGB. entnehmen.[25]) Die Fortdauer des Pfandrechtes ist abhängig von dessen gerichtlicher Geltendmachung innerhalb dreier Tage — einer Frist, die sich nach den allgemeinen Vorschriften des BGB.[26]) errechnet — und von der Besitzherrschaft des Empfängers über das Frachtgut, wobei es ausreicht, daß dieser noch den mittelbaren Besitz inne hat. Unter der gerichtlichen Geltendmachung ist nicht allein Klageerhebung zu verstehen, sondern es genügt der Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung oder eines Arrestes,[27]) nur muß der gerichtliche Akt auf Geltendmachung des Pfandrechtes lauten und darf nicht allein in einem Zahlungsverlangen bestehen.[28]) Daß die Klage innerhalb der drei Tage auch zugestellt werde, ist nicht notwendig, da einmal unter gerichtlicher Geltendmachung bereits die Einreichung einer Klage verstanden werden muß, und es sodann hart erschiene, nur eine dreitägige Frist auch für die Zustellung der Klage zu gewähren, zumal eine Zustellung je nachdem längere Zeit in Anspruch nehmen kann; man wird vielmehr sagen dürfen, daß der Frachtführer zunächst zwei Tage zuwarten kann

---

[23]) Ehrenberg V 2 S. 189.
[24]) § 440 HGB.
[25]) vgl. Lehmann-Ring II S. 356.
[26]) §§ 187 und 193 BGB.
[27]) vgl. anders § 433 II, welche Bestimmung zur Ausschließung der Verfügungsmacht des Absenders eine formelle Klage vorschreibt.
[28]) Düringer-Hachenburg III S. 891.

und zur Erhaltung ſeiner pfandrechtlichen Sicherung lediglich gerade noch am dritten Tage eine Klage oder einen entſprechenden ſonſtigen Antrag einzureichen hat. Notwendig iſt es, daß zur Zeit der gerichtlichen Geltendmachung der Empfänger das Frachtgut noch beſitzt; verliert er ſpäter den Beſitz des Gutes, ſo hat dies keinen Einfluß mehr auf das Pfandrecht des Frachtführers, es ſei denn, daß einem gutgläubigen Dritten vom Empfänger ein Pfandrecht an der Frachtſache beſtellt wurde, welches dann dem des Frachtführers vorgeht, oder daß das Frachtgut an einen gutgläubigen Dritten veräußert wird und mit deſſen Eigentumserwerb das Pfandrecht des Frachtführers erliſcht.[29]) Ueberhaupt kann ſich auch in Anſehung des § 440 III HGB. ein dritter Beſitzerwerber ſtets auf ſeinen guten Glauben berufen. Hatte ſich dagegen die Beſitzlage vor der gerichtlichen Geltendmachung des Frachtführers geändert, ſo war damit deſſen Pfandrecht erloſchen.

Nach Wirkung und Inhalt ſteht das Frachtführerpfandrecht einem gewöhnlichen nach BGB. gleich, insbeſondere iſt der Frachtführer für ſeine Forderungen auch im Konkurs des Empfangsberechtigten geſichert,[30]) iſt geſichert, wenn ein Dritter in die Pfandſache vollſtrecken läßt,[31]) wie überhaupt die Verwertung der Fracht-Pfandrechte ſich nach den bürgerlich-rechtlichen Vorſchriften[32]) richtet; nur in zwei Punkten ſind Abweichungen vorgeſehen, die ihre Grundlage in mehr praktiſchen Erwägungen haben:

1. Das BGB. verlangt beim Pfandverkauf eine Androhung des bevorſtehenden Verkaufes, die an den Eigentümer der Pfandſache zu erfolgen hat;[33]) ebenſo ſind die Mitteilungen über Ort und Zeit der Verſteigerung und den erfolgten Verkauf der Pfandſache an den Eigentümer des Gutes zu richten.[34]) Im Frachtrecht iſt eine Aenderung dahin geſchehen, daß dieſe Mitteilungen der Empfänger zu erhalten hat. Eine ſolche Regelung lag vor allem im Intereſſe des Frachtführers, der über das Eigentum an dem Frachtgut unmöglich in jedem Falle richtig und genau Beſcheid wiſſen kann; man wollte dem Frachtführer, der vielleicht nur weiß, daß der Abſender nicht Eigentümer iſt,[35]) nicht zumuten, Erkundigungen einzuholen, wem nun eigentlich das von ihm beförderte Gut gehöre. Hält jedoch der Frachtführer den Abſender für den Eigentümer — mag dies ſogar zutreffen —, ſo iſt es noch immer unzweckmäßig, die erforderlichen Mitteilungen an den Abſender gehen zu laſſen, zumal in den meiſten Fällen das

[29]) § 1208 i. V. mit § 1257 und § 936 BGB.
[30]) § 49 Ziffer 2 KO.
[31]) § 805 ZPO.
[32]) §§ 1228 ff. BGB.
[33]) § 1234 BGB.
[34]) §§ 1237, 1241 BGB.
[35]) z. B. er erhält das Gut von einem Spediteur.

Pfandrecht am Orte der Ablieferung ausgeübt wird.[36]) Man kann im übrigen auch hier wieder den Gedanken zur Anwendung bringen, daß Abſender und Empfänger eine gewiſſe Einheit gegenüber dem Frachtführer bilden, und aus dieſem Gedankengang heraus iſt es dann das Nächſtliegende, demjenigen alle Mitteilungen zu machen, der von beiden dem Gut am nächſten ſteht, und dies wird in den meiſten Fällen der Empfänger ſein. Die weiteren Beſtimmungen des Geſetzes,[37]) daß im Falle der Nichtermittelung des Empfängers oder einer Annahmeverweigerung der Abſender zu benachrichtigen iſt, erſcheint faſt überflüſſig, da, wenn der Empfänger wegfällt, als Gegenkontrahent nur mehr der Abſender übrig bleibt, wie dies auch der Fall iſt, wenn der Abſender Anweiſung gegeben hat, das Gut an ihn zurückzuleiten, und er inſoferne auch die Stellung des Empfängers einnimmt.

2. Während die Mitteilungen nach den §§ 1237 und 1241 an Friſten nicht gebunden ſind, da für die Benachrichtigung von Ort und Zeit der Verſteigerung deren Zeitangabe bereits eine Begrenzung gibt und für die über den erfolgten Verkauf die Einſchaltung eines „unverzüglich" genügt, hat die Androhung vom bevorſtehenden Verkauf nach BGB. einen Monat vor dieſem zu erfolgen;[38]) dieſe Friſt wird durch § 368 II BGB. auf eine Woche herabgeſetzt, auch wenn der Frachtvertrag nur auf Seiten des Frachtführers ein Handelsgeſchäft geweſen iſt. Erwähnt ſei zu dieſen beiden Punkten noch, daß die Nichteinhaltung der Mitteilungen oder der geſetzlichen Friſt den Pfandverkauf nicht unrechtmäßig machen, ſondern den Frachtführer gemäß § 1243 BGB. lediglich zum Schadenserſatz verpflichten.

Endlich muß noch über die Vorſchrift des § 441 HGB geſprochen werden, ſoweit es in dieſem Zuſammenhang von Bedeutung iſt. Es handelt ſich hierbei um die Fälle, in denen mehrere befördernde Perſonen beteiligt ſind; es iſt dabei auch auf den Spediteur Bezug genommen[39]) und das Geſetz wählt deshalb ſelbſt den neutralen Ausdruck: „Vormänner". Daß der letzte Frachtführer, falls nicht im Frachtbrief ein anderes beſtimmt iſt, die Rechte der Vormänner zu wahren, insbeſondere deren Pfandrecht auszuüben hat, iſt bereits erwähnt worden; der letzte Frachtführer iſt hier Vertreter der Vormänner kraft Geſetzes; intereſſant iſt vor allem die geſetzliche Regelung, daß das Pfandrecht der Vormänner, das an ſich erloſchen wäre, ſolange beſteht wie das Pfandrecht des letzten Frachtführers.[40]) Erlegt der letzte Frachtführer ſeinem Vormann deſſen Auslagen, befriedigt er ihn alſo, ſo gehen deſſen Forderungen und deſſen Pfandrecht auf ihn kraft Geſetzes über und er übt dieſe Rechte nicht bloß aus,

[36]) vgl. Düringer-Hachenburg III. S. 892.
[37]) § 440 IV HGB.
[38]) § 1234 II BGB.
[39]) § 441 I und II HGB.
[40]) § 441 I 2. Satz im Gegenſatz zu § 440 II HGB.

ſondern ſie ſind die ſeinigen geworden und bemeſſen ſich in der Dauer aus ſeiner Perſon.[41]) Dieſe cessio legis hat die Wirkung, daß dem letzten Frachtführer Einwendungen aus der Perſon der Vormänner entgegengehalten werden können.[42]) Eine Streitfrage hat ſich dahin ergeben, ob das Pfandrecht des letzten Frachtführers auch für Beträge, die zu Unrecht von den Vormännern eingehoben wurden, beſteht. Will man dies bejahen, ſo iſt ausſchlaggebend dabei einmal der Gedanke, daß der letzte Frachtführer nicht in der Lage ſei, ſtets „die Richtigkeit und Rechtmäßigkeit der von ſeinen Vormännern berechneten Anſätze zu prüfen“[43]), und ſodann die Ueberlegung, daß er ein ſelbſtändiges eigenes Pfandrecht wegen der bezahlten Nachnahmen habe.[44]) Folgert man jedoch ſo, dann wird die Vorſchrift des § 441 HGB. inſoferne unklar, als gemäß ihrer Beſtimmung der Nachmann für ſeine dem Vormann erlegten Nachnahmen, ſoweit ſie deſſen Forderungen betreffen, nur deſſen Pfandrecht erhalten ſoll; hiergegen ſtünde dem Empfangsberechtigten ein umfaſſendes Einrederecht zu. Dieſem zu entgehen, bräuchte der Frachtführer nur ſein eigenes Pfandrecht für die geſamte bezahlte Nachnahme geltend machen,[44]) wobei der Empfänger dann die Kenntnis des Letzten, daß der Vormann eine Forderung nicht beſaß, nachweiſen müßte. Deshalb wird es richtig ſein zu ſagen, daß „der Nachmann wegen der bezahlten Nachnahmen dann kein Pfandrecht erhält, wenn in Wahrheit die Forderung des Vormannes nicht beſtand; ſelbſt der redliche Nachmann müßte ſich entgegenhalten laſſen, daß er dem Vormann Nachnahme gewährt habe für in Wahrheit nicht exiſtente Forderungen, er müßte ſich ferner alle Einreden aus der Perſon der Vormänner gefallen laſſen.“[45])

§ 9.

Die Ablieferungshinderniſſe.

Ablieferungshinderniſſe ſind all diejenigen Geſchehniſſe, die geeignet ſind, den mit dem Frachtgeſchäft bezweckten Enderfolg, nämlich das Frachtgut dem Empfänger zukommen zu laſſen, zu verhindern; ſtreng genommen würden dieſem Begriffe auch die Tatſachen unterfallen, die bereits während der Reiſe die Beförderung des Gutes aufhalten oder dieſe unmöglich machen; alſo würde der Begriff des Ablieferungshinderniſſes an ſich auch den des Beförderungshinderniſſes umfaſſen, da die gehemmte Beför-

[41]) Lehmann-Ring II S. 358; vgl. Düringer-Hachenburg III S. 894 und Ehrenberg V 2 S. 198.
[42]) § 412 i. V. m. § 404 BGB.
[43]) Düringer-Hachenburg III S. 890.
[44]) § 440 I HGB.
[45]) Lehmann-Ring II S. 281.

derung notwendig in gleicher Weiſe die Ablieferung verzögert oder gar nicht eintreten läßt. Das Geſetz unterſcheidet jedoch zwiſchen Hinderniſſen der Reiſe [1]) und Hinderniſſen der tatſächlichen Ablieferung [2]); freilich werden auf Beförderungshinderniſſe, die nicht behoben werden können und deshalb dauernde ſind, auch die Regeln des § 437 HGB. anzuwenden ſein.[3]) Hier intereſſieren nur die Geſchehniſſe, die die Ablieferung hindern, nachdem das Gut am Beſtimmungsort angekommen iſt; denn für den Empfänger — und das iſt bei vorliegender Arbeit das Entſcheidende — haben frühere Hinderniſſe keine Bedeutung, da er erſt mit dem genannten Zeitpunkt [4]) in ſeine Gläubigerſtellung einrückt; vorher iſt er am Frachtgeſchäft unbeteiligt und ohne Rechte, wenn man von dem Notanweiſungsrecht des § 434 HGB. abſieht, das ihm aber keinerlei Rechtsſtellung im Frachtgeſchäft ſelbſt einräumt; erſt wenn er Gläubiger geworden iſt, können auch für ihn Ablieferungshinderniſſe eine Rolle ſpielen. Ob Beförderungs- oder endgültige Ablieferungshinderniſſe vor Ankunft des Gutes, z. B. deſſen Totalverluſt,[5]) gegen ihn, den Empfänger, nachteilig wirken und er deshalb eventuelle Anſprüche gegen den Abſender hat, der dann allerdings auch den Schaden des Empfängers gegen den Frachtführer geltend machen kann[6]), iſt Sache des Rechtsverhältniſſes zwiſchen Abſender und Empfänger und frachtrechtlich ohne Belang. So regelt denn § 428 II HGB. nur die Beziehungen von Frachtführer zu Abſender, während § 437 HGB. darüber hinaus Rechte und Pflichten des Frachtführers gegenüber dem Adreſſaten einbezieht.

Das Geſetz gibt keine eigentliche Definition, was man als Ablieferungshindernis anzuſehen hat, ſondern beſchränkt ſich darauf, zwei Beiſpiele anzuführen, nämlich die Nichtermittelung des Empfängers und die Annahmeverweigerung des Gutes ſeitens desſelben, und gibt dem Frachtführer gewiſſe Rechte, wenn ſolches oder „ein ſonſtiges Ablieferungshindernis ſich ergibt.“[7]) Wann ein Ablieferungshindernis tatſächlich vorliegt, kann generell nicht entſchieden werden, ſondern bleibt in der Mehrzahl der Fälle Auslegungsfrage eines gegebenen Sachverhaltes; ſo unterfällt der Vorſchrift des § 437 HGB. wohl nicht der Fall, daß der Empfänger verzogen und unter ſeiner alten Anſchrift nicht mehr auffindbar iſt; dem Frachtführer obliegt es, beſonders in Städten, die neue Anſchrift des Adreſſaten mittels Erkundigung beim Meldeamt oder unter Heranziehung eines Adreßbuches zu ermitteln,[8]) jedoch kann man andererſeits es billiger Maßen nicht von ihm verlangen, daß er hierbei beſondere Schwierigkeiten zu

[1]) § 428 II HGB.
[2]) § 437 HGB.
[3]) Lehmann-Ring II S. 348.
[4]) § 435 HGB.
[5]) der einen Rechteerwerb des Empfängers ausſchließt. vgl. § 5 der Diſſ.
[6]) vgl. § 2 der Diſſ.
[7]) § 437 HGB.
[8]) Düringer-Hachenburg III S. 878.

überwinden ſucht und unverhältnismäßige Koſten und großen Zeitverluſt auf ſich nimmt; Gebrauch und Sitte, Herkommen und die allgemeinen Regeln über Erfüllung von Verpflichtungen nach Treu und Glauben müſſen hier das entſcheidende Wort ſprechen.[9]) Desgleichen iſt der Begriff der Annahmeverweigerung nicht eindeutig beſtimmbar, da eine ſolche ſehr wohl auch in entſprechenden Handlungen liegen kann; wenn aber z. B. Düringer-Hachenburg[10]) ſagt, daß eine Annahmeverweigerung gegeben ſei, „wenn der Empfänger zwar Gut und Frachtbrief annehmen, aber keine Zahlung nach Maßgabe des Frachtbriefes leiſten wolle", ſo iſt dem nicht ohne weiteres zu folgen: ein Ablieferungshindernis liegt auf alle Fälle vor, da der Frachtführer nicht zur Herausgabe des Gutes ohne Koſtenerſatz verpflichtet iſt;[11]) aber nicht in allen Fällen iſt dieſes Verhalten des Empfängers mit einer Annahmeverweigerung gleichbedeutend; es kann ſich auch bloß um einen Annahmeverzug des Empfängers handeln; dieſer liegt bereits vor, wenn die Annahme verzögert wird, ohne die Leiſtung des Frachtführers auszuſchlagen. Für das angeführte Beiſpiel ergibt ſich, daß eine Annahmeverweigerung gegeben iſt, wenn der Empfänger die Annahme ſchlechthin von der laſtenfreien Uebergabe abhängig macht, während eine ſolche nicht und bloßer Annahmeverzug vorliegt, wenn der Empfänger — z. B. er hatte eine Frankoſendung erwartet — zunächſt eine Leiſtung ſeinerſeits ablehnt, bis er nähere Erkundigung eingezogen hat.[12]) Ablieferungshinderniſſe ſonſtiger Art können in vielgeſtalter Form auftreten: ſo wenn die Auslieferung des Gutes infolge Betriebsſtörung unmöglich wird, wenn eine einſtweilige Verfügung den Frachtführer bindet,[13]) wenn die Herausnahme des Gutes aus dem Zollager verboten wird[14]) uſw.; es iſt insbeſondere gleichgültig, ob das Hindernis auf ein Verſchulden eines der am Frachtgeſchäft Beteiligten zurückzuführen iſt;[15]) die Vorſchriften des § 437 HGB. finden auf jeden Fall Anwendung.

Während die meiſten Ablieferungshinderniſſe mehr tatſächlicher Natur ſind, bedarf der Annahmeverzug einer näheren juriſtiſchen Beleuchtung hinſichtlich ſeiner Entſtehung und ſeiner Wirkungen. Buchmann[16]) ſieht in dem Verzug des Empfängers einen Schuldnerverzug und unterſtellt ihn deshalb den Regeln des § 284 BGB.[17]) Dies iſt natürlich abwegig; vielmehr iſt der

[9]) § 242 BGB.
[10]) vgl. Düringer-Hachenburg III S. 878; ſo auch Staub IV. S. 923.
[11]) vgl. § 435 HGB. i. V. m. § 274 BGB.
[12]) vgl. § 298 BGB. Annahmeverweigerung wird aber meiſt auch Annahmeverzug bedeuten, es ſei denn, daß der Empfänger mit der erſteren auf ſeine Rechte aus dem Frachtvertrag verzichten und ſie ausſchlagen will.
[13]) Düringer-Hachenburg III S. 878.
[14]) vgl. Staub IV S. 923.
[15]) vgl. Ehrenberg V 2 S. 166.
[16]) Buchmann S. 44.
[17]) Die Arbeit Buchmanns iſt 1897, alſo zwiſchen Ratifikation und Inkrafttreten des BGB. erſchienen, nimmt aber auf dieſes jeweils Bezug.

Verzug des Empfängers als reiner Annahme-Gläubigerverzug zu werten, was sich allein daraus ergibt, daß zur Annahme des Gutes und des Frachtbriefes nicht notwendig auch die Abnahme d. h. die körperliche Uebernahme des Gutes gehört,[18]) sondern die als Erfüllung dargebrachte Leistung nicht annehmen, heißt als Gläubiger in Verzug kommen.[19]) Maßgebend sind die Regeln des BGB.[20]), die teilweise neben denen des Frachtrechtes zur Anwendung gelangen. Zunächst ist Voraussetzung, damit der Empfänger in Verzug kommt, daß er Gläubiger geworden und eine Annahme des Empfängers überhaupt notwendig ist.[21]) Daraus ergibt sich, daß das Gut, wie schon oben gesagt wurde, am Bestimmungsort angekommen sein muß, es sei denn, daß ein Ladeschein ausgestellt worden ist,[22]) und ferner, daß in Fällen, in denen der Frachtführer zu einer körperlichen Ablieferung an den Empfänger nicht verpflichtet ist — z. B. er hat es nur übernommen, dem Letzteren von der Ankunft des Gutes Kenntnis zu geben —, der Empfänger überhaupt nicht in Abnahmeverzug kommen kann, wenigstens nicht gegenüber dem Frachtführer, der dann durch die Avisierung des Gutes seine Vertragspflichten erfüllt hat, während eine Annahme ihm gegenüber entfällt; etwas anderes, was aber hier nicht hereinspielt, ist es, ob nicht der Empfänger unter Umständen dem Absender gegenüber in Annahmeverzug gerät. Mit welchem Augenblicke ein Verzug des Empfängers als Gläubiger gegeben ist, entscheiden die Vorschriften der §§ 294 bis 299 BGB.; im einzelnen sollen folgend zwei Punkte, die in diesem Abschnitte noch nicht erwähnt wurden, hervorgehoben werden:

1. Beim gewöhnlichen Frachtvertrag, der nicht an eine bestimmte Leistungszeit gebunden ist, sondern eine eben übliche Frachtdauer vorsieht[23]) und bei dem der Frachtführer stets berechtigt ist, abzuliefern, auch bevor diese ortsübliche Zeit verstrichen ist — wenn nur das Gut am Bestimmungsort angekommen ist, — kann der Empfänger durch eine bloß vorübergehende Verhinderung, das Gut annehmen, nicht in Verzug kommen.[24]) Ein Ablieferungshindernis liegt freilich auch hier vor, sodaß die Regeln des § 437 HGB. Anwendung finden, aber kein Annahmeverzug.

2. Eine Annahmeverweigerung vor Ankunft des Gutes am Bestimmungsort bedingt noch nicht den Verzug des Empfängers;

[18]) vgl. § 7 der Diss.

[19]) Natürlich kann der Empfänger gleichzeitig in Annahme-, wie Abnahmeverzug oder auch nur in letzteren, der stets Schuldnerverzug ist, kommen, wenn er sich z. B. dem Frachtführer zur Annahme verpflichtet hatte; hier aber hat man es nur mit der Annahme als einem Willensakt des Empfängers zu tun und dann ist es falsch von Schuldnerverzug zu sprechen.

[20]) §§ 293 ff. BGB.

[21]) vgl. Lehmann-Ring II S. 347.

[22]) vgl. § 447 HGB.

[23]) § 428 I HGB.

[24]) § 299 BGB.

denn wenn dieſer auch erklärt, „er werde die Leiſtung nicht annehmen“ und folglich ein wörtliches Angebot des Frachtführers genügen würde, um den Gläubiger in Verzug zu ſetzen,[25]) ſo mangelt es dem Frachtführer zunächſt an der Berechtigung, das Gut auszuliefern,[26]) und er iſt deshalb außer Stande, die Leiſtung zu bewirken; ein Annahmeverzug kann in dieſem Falle gemäß § 297 BGB. nicht in Betracht kommen. Daß dann nach der Ankunft des Gutes ein wörtliches Angebot genügt, da der Empfänger bereits erklärt hat, er werde das Gut nicht annehmen, wird man mit Lehmann-Ring bejahen müſſen, wenn auch dieſe Auslegung nicht ganz frei von Bedenken iſt, weil dann den nunmehr Gläubiger gewordenen Empfänger ſeine Weigerung binden ſollte, die er zu einem Zeitpunkt vorgebracht hatte, als er noch gar nicht Gläubiger war; freilich kann z. B. der Empfänger bereits vor Ankunft des Gutes bindend auf ſeine Rechte aus dem Frachtvertrag verzichten; denn „der Verzicht iſt grundſätzlich in demſelben Umfang zuläſſig, wie die freie Uebertragbarkeit der Rechte anerkannt iſt“,[28]) und übertragbar ſind auch zukünftige Rechte, wenn ſie nur hinreichend beſtimmbar ſind;[29]) allein dabei handelt es ſich um die primäre Frage, Gläubiger zu werden oder nicht, während die Annahmeweigerung eine Willensäußerung enthält, die ihrem Weſen nach an ſich nur vom wirklichen Gläubiger vorgenommen werden könnte; trotzdem wird man der genannten Lehre folgen dürfen, beſonders wenn man die Anwartſchaft des Empfängers als einen gewiſſen, freilich jederzeit einſeitig vom Abſender änderbaren Rechtszuſtand anſieht.

In ſeinen Wirkungen iſt der Annahmeverzug gleich zu werten einem Ablieferungshindernis — er iſt ja ein ſolches —, jedoch über die in § 437 HGB. geregelten Rechte und Pflichten des Frachtführers hinaus hat er nach zwei Richtungen Folgen, die nur für den Empfänger von Bedeutung ſind:

1. einmal vermindert ſich die Haftung des Frachtführers gegenüber dem Empfänger inſoferne, als der erſtere während des Verzuges nur Vorſatz und grobe Fahrläſſigkeit zu vertreten hat.[30]) Dieſe Erleichterung genießt der Frachtführer nur zu Laſten des Empfängers, während er dem Abſender gegenüber weiterhin in vollem Umfange haftet,[31]) ſodaß eine Verſchiedenheit der an ſich gleichen Haftung gegenüber dem Abſender und dem Empfänger eintritt.[32])

2. Sodann hat der Empfänger für die Zeit ſeines Verzuges Erſatz zu leiſten für alle Mehraufwendungen des Frachtführers,

[25]) § 295 BGB.
[26]) vgl. § 334 HGB.
[27]) Lehmann-Ring II S. 347.
[28]) Endemann BGB. I S. 250.
[29]) Fiſcher-Henle S. 295.
[30]) § 300 BGB.
[31]) § 429 HGB.
[32]) vgl. unten.

die dieſer „für das erfolgloſe Angebot ſowie für die Aufbewahrung und Erhaltung des geſchuldeten Gegenſtandes machen mußte“,[33]) wobei vorzüglich an die Roll- und Lagergelder, ferner an die Koſten gedacht werden muß, die durch Beſonderheiten des Gutes verurſacht werden; z. B. muß bei einem Viehtransport, bei dem vom Abſender eine Begleitmannſchaft nicht geſtellt wurde, der Frachtführer für Wartung der Tiere in beſonderer Weiſe ſorgen.

Nach dieſer Vorwegnahme der Beſprechung des Annahmeverzuges kann nunmehr von den Rechten und Pflichten des Frachtführers bei Eintritt eines Ablieferungshinderniſſes im allgemeinen geſprochen werden. Es hat der Frachtführer zunächſt dem Abſender von dem Hinderungsfalle Kenntnis zu geben und deſſen Anweiſung zu erholen,[34]) wobei es genügt, daß dieſe Mitteilung ſo gehalten iſt, daß ſich ein Weiſungsbegehren des Frachtführers daraus entnehmen läßt.[35]) Was zu geſchehen hat, ob und wie das Hindernis beſeitigt werden ſoll, liegt im Ermeſſen des Abſenders; der Empfänger ſcheidet zunächſt völlig aus und es heißt in § 437 I HGB. auch nur, daß der Frachtführer den Abſender — nicht auch den Empfänger,[36]) der des hindernden Vorfalles häufig unkundig iſt —[37]) hiervon in Kenntnis zu ſetzen und deſſen — nur des Abſenders — Weiſung einzuholen habe; aber deſſen Weiſungsberechtigung findet ihre Grenzen an deſſen allgemeinem Verfügungsrecht.[38]) Soll der Abſender Weiſungen erteilen, nachdem ſein Verfügungsrecht nach § 433 II HGB. bereits erloſchen iſt, z. B. nachdem der Frachtbrief übergeben wurde, ſtellen ſich nunmehr erſt Zollſchwierigkeiten heraus, ſo kann er allein Weiſungen treffen, die nicht die durch den Empfänger erworbenen Rechte, insbeſondere deſſen Verfügungsrecht beinträchtigen; es kann der Abſender den Frachtführer anweiſen, das Gut zu lagern und ſelbſt mit dem Empfänger in Verbindung zu treten oder zu warten, bis er, der Abſender, dies getan habe, oder er kann Anordnungen geben, die das Hindernis zu Gunſten des Empfängers beſeitigen, nicht aber kann er Weiſung erteilen, das Gut zurückzufrachten oder es einem Dritten zu bringen; hatte der Abſender dagegen noch das volle Verfügungsrecht, ſo kann von ihm jedwede Anweiſung getroffen werden, vor allem kann er ſein Recht der Konterorder ausüben, wie dies auch der Fall iſt, wenn das Ablieferungshindernis darin beſtanden hat, daß der Empfänger die Annahme rundweg ver-

[33]) § 304 BGB.
[34]) § 437 I HGB.
[35]) Ehrenberg V 2 S. 167.
[36]) von dieſem iſt erſt in Abſ. III des § 437 HGB. die Rede bei der Benachrichtigung von der erfolgten Hinterlegung oder des erfolgten Verkaufes des Gutes.
[37]) von dem Empfänger, der das Ablieferungshindernis verurſacht hat z. B. dadurch, daß er in Abnahmeverzug geraten iſt, eine Weiſung einzuholen, wäre vollends widerſinnig.
[38]) vgl. § 5 der Diſſ.

weigert hatte, und dadurch das evt. ſchon erloſchene Verfügungsrecht des Abſenders voll wieder aufgelebt war. Bei allen Weiſungen des Abſenders iſt ferner zu beachten, daß ſie nicht die durch den Frachtvertrag übernommenen Verpflichtungen des Frachtführers überſchreiten;[39]) würden ſie ſolches oder würden ſie außerhalb des Rahmens des Verfügungsrechtes des Abſenders nach § 433 HGB liegen, ſo hätte der Frachtführer ſich dieſen Anweiſungen nicht zu unterwerfen und die Folge davon wäre, daß das Ablieferungshindernis fortbeſtünde.[40])

Lehmann Ring[41]) meint nun, daß in Fällen, in denen das Weiſungsrecht des Abſenders erloſchen iſt, die Einholungspflicht des Frachtführers nur dann Platz greife, wenn der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln iſt oder in Annahmeverzug ſich befindet; im übrigen wäre der Frachtführer gehalten, nur die Anweiſungen des Empfängers zu beachten und aus dieſem Grunde nur deſſen Anweiſungen und nicht die des Abſenders einzuholen. Dieſer Auslegung widerſpricht zunächt der klare Wortlaut des § 437 I HGB., einer Beſtimmung, die in ihrer allgemeinen Faſſung jeden Fall von Ablieferungshinderniſſen erfaſſen will und nicht irgendwelche Modifikationen zuläßt hinſichtlich der verſchiedenen Stadien des Verfügungsrechtes, die Weiſung des Abſenders hat, wenn ſie erfolgt, eben ſeiner derzeitigen Rechtsſtellung zu entſprechen;[42]) hätte das Geſetz gewollt, daß in einzelnen Fällen, die überdies ſehr naheliegend ſind, nicht der Abſender, ſondern der Empfänger befragt werden ſolle, ſo hätte es dies ſicherlich kundgetan, wie es in Abſatz III der Vorſchrift vom Abſender u n d dem Empfänger ſpricht. Es iſt alſo wohl nicht angängig, in den genannten Fällen ſtatt vom Abſender vom Empfänger Weiſungen zu erbitten, wie es auch nicht erforderlich iſt, da der Letztere mit ſeinen Anweiſungen doch zum Zug kommen wird, ſobald der Abſender — ſeiner Rechtsſtellung entſprechend — in der Mehrzahl der Fälle keine andere Möglichkeit hat, als den Frachtführer an den Empfänger zu verweiſen. Daß dieſes Verfahren oft einen Umweg bedeuten kann, ſoll nicht beſtritten werden; doch läßt ſich nach dem Geſetze ein anderer Weg ſchwerlich begehen. „Die Vorſchrift des § 437 I HGB. wird nicht durch diejenige des § 433 II Satz 2 HGB. außer Kraft geſetzt.“ [43])

Während der Zeit, da das Ablieferungshindernis entſtanden iſt und eine Weiſung des Abſenders einläuft bezw. eine ſolche bei ordnungsgemäßer Behandlung der Hindernisanzeige ſeitens des Abſenders einlaufen müßte, wirkt der Frachtvertrag fort, ſo daß auch die Haftung des Frachtführers in vollem Umfange weiterbeſteht, d. h. in dem Maße, wie es § 429 HGB. vorſieht; nicht

[39]) Staub IV S. 924.
[40]) Düringer-Hachenburg III S. 878 f.
[41]) Lehmann-Ring II S. 348.
[42]) vgl. Ehrenberg V 2 S. 168.
[43]) Düringer-Hachenburg III S. 879.

wird der Frachtführer durch das Ablieferungshindernis als ſolches von Sorgfaltspflichten befreit, und zwar bleibt die Haftung die gleiche gegenüber Abſender wie Empfänger; freilich kann ſich eine Haftungsveränderung gegenüber einem der beiden aus beſonderen Gründen ergeben, ſo z. B. bei dem oben beſprochenen Fall der Minderung der Haftung gegenüber dem Empfänger, wenn dieſer in Verzug gerät; ſolche Fälle ſind aber nicht die Regel, wenn ſie auch häufig vorkommen mögen.

Wenn das Ablieferungshindernis nicht beſeitigt werden kann, ſei es, daß der Abſender mit ſeiner Weiſung ſäumig iſt und den Frachtführer über eine von Fall zu Fall angemeſſene Friſt auf Antwort warten läßt, ſei es, daß ſeine Anweiſung nicht ausführbar oder dem Verfügungsrecht des Empfängers widerſprechend iſt, ſo iſt der Frachtführer nicht verpflichtet, noch länger für das Gut ſelbſtändig Sorge zu tragen; desgleichen kann er ſich von vorneherein von ſeiner Sorgfaltspflicht befreien, wenn eine Mitteilung des Hinderniſſes an den Abſender und die Einholung von deſſen Anweiſung untunlich iſt.[44]) Das Geſetz ſieht zweierlei Möglichkeiten vor, wie ſich der Frachtführer ſeiner Sorgfaltspflicht entledigen kann; es muß von ihnen in Kürze geſprochen werden, da dieſe Rechte des Frachtführers auch gegen den Empfänger wirken. Die Vorausſetzungen ſind bereits genannt und es erübrigt ſich, mehr über ſie zu ſagen, da ſie zunächſt nur den Abſender betreffen und überwiegend reine Tatfragen zum Gegenſtand haben;[45]) natürlich kann auch der Empfänger gegebenen Falles geltend machen, daß die Vorausſetzungen für das in § 437 II HGB. gebotene Verhalten des Frachtführers nicht vorgelegen hätten und daß er infolgedeſſen Erſatzanſprüche für einen eventuell entſtandenen Schaden gegen den Frachtführer erhebe.

1. Zunächſt hat der Frachtführer bei Fortdauer des Ablieferungshinderniſſes das Recht, das Gut in einem öffentlichen Lagerhaus oder in ſonſt ſicherer Weiſe zu hinterlegen. Einſchlägig ſind die Beſtimmungen des BGB;[46]) die handelsrechtliche Hinterlegung hat nur inſoferne eine Ausnahme zu verzeichnen, als ſie nicht notwendig bei einer öffentlichen Hinterlegungsſtelle,[47]) wie es meiſt ein öffentliches Lagerhaus iſt, zu erfolgen hat, ſondern auch bei Privatperſonen geſchehen kann, ſo dieſe Art der Hinterlegung nur genügende Sicherheit bietet; ferner iſt eine Erweiterung gegenüber dem BGB. dadurch gegeben, daß das Handelsrecht über Geld, Wertpapiere und Koſtbarkeiten hinaus eine Hinterlegung aller Frachtgüter, die überhaupt hinterlegbar ſind, anerkennt.[48]) War der Empfänger in Annahmeverzug geraten, ſo

[44]) § 437 II HGB.
[45]) S. Näheres bei Ehrenberg V 2 S. 169 f.
[46]) §§ 372 bis 382 BGB. i. V. m. art. 2 EGHGB.
[47]) § 372 BGB.
[48]) vgl. aber art. 144 und 146 EGBGB.

hätte ihm gegenüber der Frachtführer ohne weiteres das Recht der Hinterlegung gehabt,[49]) wie er ihm gegenüber auch zum Selbſthilfeverkauf befugt geweſen wäre;[50]) jedoch iſt bei dieſer Befugnis neben dem ſäumigen Empfänger auch der Abſender zu berückſichtigen.[51]) Eine Pflicht der Hinterlegung kennt das Geſetz an ſich nicht,[52]) und es kann der Frachtführer das Gut bei ſich lagern, jedoch mit der Maßgabe, daß er weiterhin volle Haftung trägt, es ſei denn, daß eine Haftungsminderug eintritt.[53])

2. Unter der Vorausſetzung, daß das Gut dem Verderben ausgeſetzt und Gefahr im Verzug iſt, iſt dem Frachtführer der Selbſthilfeverkauf geſtattet; dabei verweiſt § 437 II HGB. auf die Ausführungen in § 373 II mit IV HGB. Ein großer Unterſchied iſt aber doch dadurch gegeben, daß der Frachtführer nur dann zum Selbſthilfeverkauf ſich wenden kann, wenn wirklich Gefahr im Verzug iſt; eine vorgängige Androhung des Verkaufes iſt nicht notwendig, aber ſie würde entgegen § 373 II HGB. nicht genügen, wenn es an der Vorausſetzung drohender Gefahr mangelte. Ueberhaupt iſt irgendeine Mitteilung, ſei es an den Empfänger, ſei es an den Abſender weder vor der Hinterlegung noch vor dem Selbſthilfeverkauf notwendig.[54])

Wer trägt nun die Koſten der Hinterlegung oder des Selbſthilfeverkaufes? Teils könnte man eine Antwort der Vorſchrift des § 381 BGB. entnehmen wollen, teils für den Selbſthilfeverkauf auf § 373 III HGB. oder auf § 386 HGB. verweiſen; in dem einen Falle wird ſchlechthin vom Käufer, in dem anderen vom ſäumigen Käufer geſprochen. Dies gibt aber keine Aufklärung für das Frachtrecht; denn einmal ſind nach der Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort zwei Gläubiger vorhanden und ſodann würde man, mag auch der Empfänger als in Annahmeverzug geraten ſehr wohl einem ſäumigen Gläubiger gleichſtehen, nur einen Spezialfall aus der großen Anzahl der Ablieferungshinderniſſe in Betracht ziehen. Deshalb formuliert Düringer-Hachenburg[55]) die Antwort darauf ſo, daß „Hinterlegung und Verkauf auf Rechnung deſſen erfolgen, den es angeht"; damit iſt zum Ausdruck gebracht, daß eine generelle Entſcheidung überhaupt nicht möglich iſt, ſondern die Koſtentragung zumeiſt beſtimmt wird von dem Gedanken, zu weſſen Gunſten bezw. auf Grund weſſen Verſchulden die Hinterlegung oder der Selbſthilfeverkauf geſchieht.

Dieſe beiden Befugniſſe des Frachtführers zur Hinterlegung und zum Selbſthilfeverkauf können auch zu Pflichten werden,

[49]) § 372 BGB.
[50]) § 383 BGB.
[51]) vergl. Lehmann-Ring II S. 348.
[52]) vgl. aber unten!
[53]) z. B. bei Verzug des Empfängers!
[54]) Anders § 373 V HGB., welcher Abſatz demgemäß in § 437 II HGB. nicht zitiert iſt.
[55]) Düringer-Hachenburg III S. 880.

und es muß hier oben Gesagtes dahin modifiziert werden, daß unter Umständen der Frachtführer hinterlegen bezw. verkaufen muß, will er nicht schadensersatzpflichtig werden; eine solche Pflicht kann sich ergeben aus der dem Frachtführer allgemein obliegenden Sorgfalt; ist das Gut nämlich dem Verderben nahe oder würde ein Lagern bei ihm, dem Frachtführer, dem Gute Gefahr bedeuten, so unterfällt es der custodia des Frachtführers, gegen die Möglichkeit solcher Schädigungen Sorge zu tragen, und ein Nichthinterlegen oder ein Nichtverkaufen kann eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht darstellen.[56])

Endlich ist noch zu sagen, daß der Frachtführer nach erfolgter Hinterlegung bezw. erfolgtem Selbsthilfeverkauf den Absender wie auch den Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen hat. Diese Vorschrift bezweckt, es den Beiden, insbesondere auch dem Empfänger, an die Hand zu geben, ihre Interessen wahrzunehmen, so gut dies bei dem Stand der Dinge dann noch möglich ist. Geschieht die Benachrichtigung nicht, so ist der Frachtführer zum Ersatz des Schadens verpflichtet, der dadurch entstanden ist, daß dem Absender oder dem Empfänger nicht rechtzeitig die Möglichkeit gegeben war, einzugreifen; der Frachtführer dagegen kann sich damit exkulpieren, daß die Benachrichtigung überhaupt untunlich gewesen sei oder doch nicht sofort habe geschehen können, muß solches aber seinerseits beweisen.

Als das Wesentliche muß demnach bei der Vorschrift des § 437 HGB. festgehalten werden, daß dort Rechte und Pflichten des Frachtführers aufgestellt werden, die eine Rechtsbeziehung auch zwischen Frachtführer und Empfänger hervorzurufen geeignet sind.

§ 10

Der Ladeschein in seinen obligatorischen Wirkungen.

Es ist bereits an zwei Stellen vom Ladeschein gesprochen worden, und zwar zunächst in dem Zusammenhang, daß der Ladeschein ein Dispositionspapier ist und es somit ermöglicht, den Empfänger in direkt dingliche Beziehungen zum Frachtgut zu bringen,[1]) und ferner bei der Besprechung des Frachtführerpfandrechtes,[2]) das solange besteht, als „der Frachtführer das Gut noch im Besitze hat, insbesondere mittels Ladescheines darüber verfügen kann“;[3]) es hat sich bisher also stets um die Bedeutung des Ladescheines gehandelt, soweit dieser sachenrechtliche Wirkung ausübt. Darüber hinaus hat aber der Ladeschein ganz besondere

[56]) Düringer-Hachenburg S. 879, vgl. Ehrenberg V 2 S. 171.
[1]) § 3 der Diss. und § 450 HGB.
[2]) § 8 der Diss.
[3]) § 440 II HGB.

ſchuldrechtliche Funktionen, deren wichtigſte es iſt, zu entſcheiden über das Rechtsverhältnis zwiſchen dem Frachtführer und dem Empfänger. Das Geſetz ſpricht in den §§ 444 bis 450 HGB. vom Ladeſchein, und es ſollen im Folgenden noch die Beſonderheiten betrachtet werden, die ſchuldrechtlicher Natur ſind.[4])

Der Ladeſchein iſt im gewöhnlichen Landfrachtverkehr an ſich nicht häufig und ſeine Gebräuchlichkeit hat ſich bis heute wohl auf den Binnenſchiffahrtsverkehr beſchränkt; trotzdem iſt eine Beſprechung innerhalb der vorliegenden Zuſammenhänge nicht überflüſſig, da hin und wieder auch beim Landfrachtverkehr Ladeſcheine zur Anwendung kommen: je nach der Art des Gutes, der Entfernung des Weges, der Dauer und Schwierigkeit der Reiſe kann ſich ein Bedürfnis ergeben, einen Lageſchein auszuſtellen. Im Hinblick auf dieſen Gedankengang hat das HGB. die Beſtimmungen über den Ladeſchein aufgenommen,[5]) aber zugleich ſeine Ausſtellung als nicht notwendig feſtgeſetzt, ſondern ſie dem Frachtführer freigeſtellt.[6]) Grundlage und Vorbild für den Ladeſchein bildete das Konoſſement.[7] Seinem Inhalt nach enthält der Ladeſchein eine Verpflichtung des Frachtführers, das Gut auszuliefern, wenn auch eine ausdrückliche, alſo wörtliche Erklärung der Auslieferungsverpflichtung im Text des Ladeſcheines nicht erforderlich iſt.[8]) (Vgl. hierzu den Frachtbrief, der im allgemeinen nichts anderes als eine Beweisurkunde iſt.) Die Natur der im Ladeſchein enthaltenen Verpflichtung iſt weſentlich charakteriſiert durch ihre Selbſtändigkeit, d. h. die Verpflichtung beruht nur auf dem Ladeſchein und iſt unabhängig vom Frachtvertrag.[9]) Dieſe Selbſtändigkeit der Verpflichtung bedingt nicht auch deren völlige Abſtraktheit und eine ſolche letztere iſt auch gar nicht in dem Sinne gegeben, daß aus dem Ladeſchein das zu Grunde liegende Rechtsgeſchäft, nämlich der Frachtvertrag, nicht deutlich zu erkennen wäre. Es legt der Ladeſchein auch nur den zwiſchen Abſender und Frachtführer geſchloſſenen Vertrag ſchriftlich und neu verpflichtend[10]) feſt. Jedoch wenn einmal ein Ladeſchein ausgeſtellt iſt, ſo iſt er a l l e i n maßgebend für das Verhältnis zwiſchen Frachtführer und Empfänger. „Die nicht in den Ladeſchein aufgenommenen Beſtimmungen des Frachtvertrages ſind dem Empfänger gegenüber unwirkſam, ſoferne nicht der Ladeſchein ausdrücklich[11]) auf ſie Bezug nimmt", während „für das Rechtsverhältnis zwiſchen dem Frachtführer

[4]) vgl. § 444 bis 449 HGB.
[5]) vgl. Denkſchrift II S. 285.
[6]) § 444 HGB.; vgl. Lehmann-Ring II S. 363.
[7]) Endemann S. 650; vgl. § 642 ff. HGB.
[8]) Staub IV S. 942.
[9]) RG. Bd. 57/62.
[10]) im Sinne einer Skripturobligation.
[11]) Zuläſſig aber ſind ausdrückliche Hinweiſe auf Begleitpapiere oder ſchriftliche oder mündliche Vereinbarungen, die im Ladeſchein nicht ausführlich wiederholt, wohl aber genannt ſein müſſen. Für den Frachtbrief vgl. ähnliches § 7 der Diſſ.

und dem Absender die Bestimmungen des Frachtvertrages maßgebend bleiben.“ [12]) Auch hier wieder ist das Verhältnis von Frachtführer zu Empfänger kein völlig abstraktes, sondern Grundlage ist immer der Frachtvertrag.

Bevor von diesen Fragen gesprochen werden kann, muß die Frage geklärt werden, wer Empfänger im Sinne der zitierten Gesetzesstelle des § 446 HBG. ist; die Antwort hat darauf zu lauten: der nach Ladeschein zum Empfang des Gutes Legitimierte; dies kann derjenige sein, der im Ladeschein als Empfänger aufgeführt ist, oder derjenige, dem der Ladeschein kraft Indossaments übertragen ist;[13]) die Indossierfähigkeit des Ladescheines ist bereits in § 363 II HGB. festgesetzt. Lautet der Ladeschein nur auf Order, so ist der Absender der Empfangsberechtigte, aber er muß dann auf jeden Fall im Ladeschein genannt sein.[14]) Darüber hinaus ist jedoch zu untersuchen, ob der Ladeschein ohne Empfängerangabe lediglich auf den Inhaber lauten kann; ohne weiteres wird man es bejahen, daß eine Inhaberberechtigung dadurch erzielt werden kann, daß das letzte Indossament ein Blankoindossament ist; denn dann erscheint jeder Besitzer des Ladescheines als legitimiert;[15]) diese Inhaberberechtigung entsteht aber nicht dadurch, daß von vornherein der Ladeschein auf den Inhaber gestellt wird. Es ist jedoch nur erforderlich, daß der Empfänger aus dem Inhalt des Ladescheines bestimmbar ist, und wenn der Ladeschein auf den Inhaber lautet, so ist diese Bestimmbarkeit ohne Zweifel gegeben; es besteht auch keine Verpflichtung, den Ladeschein auf Order zu stellen, da § 445 Ziffer 4 HGB. lediglich eine Sollvorschrift ist; vielmehr läßt sich gerade dieser Bestimmung der Sinn entnehmen, daß es genügt, wenn der Empfänger überhaupt aus dem Ladeschein zu erkennen ist. Lehmann-Ring [16]) will die Möglichkeit von Inhaberladescheinen mit der Begründung verneinen, daß die Angabe eines Empfängers zum Wesen des Ladescheines gehört, und entnimmt deshalb der Vorschrift des § 445 Ziffer 4 in Zusammenhalt mit § 447 I HGB., daß „der Ladeschein nicht auf Inhaber lauten darf.“ Es ist bereits gesagt, daß § 445 Ziffer 4 HGB. für sich allein nicht gegen die Möglichkeit eines Inhaberladescheines spricht; aber auch § 447 I HGB. tut dies nicht, sondern prägt nur die allgemeine Formel, daß derjenige legitimiert sei, „an welchen das Gut nach dem Ladeschein abgeliefert werden soll“, und dies ist gegebenen Falles der Inhaber. Lehmann-Rings Meinung läßt auch einer praktischen Erwägung gegenüber unbefriedigt, da — wie oben erwähnt — ein auf Order gestellter Ladeschein durch ein einfaches Blankoindossament jederzeit zum Inhaberpapier gemacht werden kann; überdies erreicht bereits der

[12]) § 446 HGB.
[13]) § 447 HGB.
[14]) § 445 Z. 4 HGB.
[15]) vgl. Düringer-Hachenburg III S. 907.
[16]) Lehmann-Ring II S. 364.

Abſender Gleiches, wenn er ſich den Ladeſchein auf reine Order ausſtellen läßt und ihn als der Empfangsberechtigte mit ſeinem Blankoindoſſament verſieht. Es iſt demnach angezeigt, die Möglichkeit von Inhaberladeſcheinen zu bejahen; freilich erledigt ſich der ganze Streit inſoferne wohl von ſelbſt, als Inhaberladeſcheine ſelten oder gar nicht im Geſchäftsverkehr vorkommen werden. Zu erwähnen iſt noch der Fall, daß der Empfangsberechtigte nach Ladeſchein und der nach Frachtbrief verſchiedene Perſönlichkeiten ſind; hier geht der nach Ladeſchein Berechtigte ſtets vor; denn der Frachtbrief als Beweisurkunde[17]) muß der Bedeutung des Ladeſcheines als Verpflichtungsurkunde ſelbſtändiger Natur weichen. „Sobald neben dem Frachtbrief ein Ladeſchein ausgeſtellt wird, iſt der Ladeſcheinberechtigte allein der in den §§ 433 II, 434, 436, 437 I und III HGB. bezeichnete „Empfänger".[18])

Für den Empfänger und ſeine Rechtsſtellung zum Frachtführer iſt allein maßgebend das im Ladeſchein Enthaltene und die Vereinbarungen des Frachtvertrages müſſen, ſoweit ſie für dieſes Rechtsverhältnis von Bedeutung ſein ſollen, in den Ladeſchein aufgenommen werden oder wenigſtens aus ihm in Form einer Verweiſung erſichtlich ſein.[19]) Dies gilt nicht nur für die Pflichten des Frachtführers, ſondern auch für ſeine Rechte gegen den Empfänger. Jedoch wird durch die Ausſtellung eines Ladeſcheines, insbeſondere wenn er über die Verpflichtungen des Empfängers ſchweigt, nicht die Beſtimmung des § 436 HGB. ausgeſchaltet; vielmehr iſt der Empfänger, wenn er Gut und Frachtbrief annimmt, gebunden, dem Frachtführer nach Maßgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leiſten; auch das Pfandrecht des Frachtführers bleibt durch den Ladeſchein unberührt. § 446 I HGB. will den Empfänger nur inſoweit ſchützen, als er nicht ſelbſt ſei es kraft Geſetzes oder kraft perſönlicher Vereinbarung mit dem Frachtführer zu Leiſtungen gehalten iſt. Frachtvertragliche Abmachungen gehen alſo den durch Ladeſchein Berechtigten nichts an, ſoweit nicht der Ladeſchein ſie wiederholt. Andererſeits kann ein Indoſſatar des Ladeſcheines nicht alle Rechte ſeines Indoſſanten erwerben, ſondern wieder nur die Rechte aus dem Papier. Das Geſagte erleidet eine Einſchränkung, wenn der Ladeſchein gerade die geſetzliche Zahlungsverpflichtung des Empfängers gemäß § 436 HGB. aufhebt und damit ſein Inhalt allem anderen vorweg maßgeblich iſt; ſo kann der Ladeſchein auch das Pfandrecht oder das Zurückbehaltungsrecht des Frachtführers mit Wirkſamkeit für den Empfänger — dieſes muß der Ladeſchein zu erkennen geben — ausſchließen. Ohne Bedeutung dagegen iſt der Ladeſchein wie für das Rechtsverhältnis zwiſchen Abſender und Frachtführer für das zwiſchen Abſender und

[17]) wenigſtens in ſeiner vornehmlichſten Bedeutung.
[18]) Düringer-Hachenburg III S. 905.
[19]) § 446 HGB.

Empfänger, ſodaß insbeſondere der Frachtführer geſchützt iſt gegen dem Ladeſchein fremde oder ihm entgegenſtehende Abmachungen des Abſenders mit dem Empfänger.

Fernerhin wird durch die Ausſtellung eines Ladeſcheines das Verfügungsrecht des Abſenders gehemmt;[20]) der Abſender kann ſein Recht der Konterorder nur dann ausüben, wenn er dem Frachtführer den Ladeſchein wieder zurückgibt. Anweiſungen, die nicht eine Verfügung über das Frachtgut bedeuten, kann der Abſender trotz Ladeſcheines geben und der Frachtführer hat ſie auszuführen; nur verfügen ſoll der Abſender nicht mehr können, und geſchieht es doch und der Frachtführer folgt ſeinen Anordnungen, dann wird dieſer dem Empfangsberechtigten haftbar. Von einem Verluſt des Verfügungsrechtes darf hier nicht geſprochen werden, da auch der Abſender Empfangsberechtigter ſein oder werden kann, z. B. bei einem nur auf Order geſtellten oder auf ihn, den Abſender, indoſſierten Ladeſchein.[21]) Der Sinn dieſer ſo geſtalteten Rechtslage iſt darin zu ſuchen, daß der Ladeſchein auch dingliche Rechtswirkungen zeitigt und mittels ſeiner ein Verfügen des Berechtigten möglich wird; darum ſteht dem durch den Ladeſchein Berechtigten das volle Verfügungsrecht über das Frachtgut zu[22]) und er iſt entgegen § 433 I HGB. der einzige wirkliche dominus negotii; ſeine Machtſtellung beginnt bereits mit der Uebernahme des Gutes durch den Frachtführer und er muß nicht mehr die Ankunft des Gutes am Beſtimmungsort abwarten, um überhaupt Rechte aus dem Frachtvertrag zu erwerben, er kann ſogar ohne Zuſtimmung des Abſenders, alſo anders als § 434 HGB. es feſtlegt, ſchon vor der Ankunft des Gutes die Auslieferung desſelben an einem Unterwegsorte verlangen. Daß der Frachtführer gemäß § 448 HGB. nur gegen Rückgabe des Ladeſcheines zur Herausgabe des Gutes verpflichtet iſt, iſt begründet in deſſen Natur als Verpflichtungspapier und ergibt ſich für den Spezialfall eines Orderladeſcheines bereits aus der Vorſchrift des § 364 III HGB.

§ 11.

Der Untergang der Anſprüche des Empfängers gegen den Frachtführer.

§ 438 I HGB. lautet: „Iſt die Fracht nebſt den ſonſt auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, ſo ſind alle Anſprüche gegen den Frachtführer aus dem Frachtvertrag erloſchen.“ Mit dieſer Vorſchrift beſtimmt das Geſetz

[20]) § 447 III HGB.
[21]) vgl. Lehmann-Ring II S. 366.
[22]) § 447 II.

die Beendigung von Anſprüchen, wenn ein vorgeſchriebener Sachverhalt, der eine Aufhebung der Anſprüche an ſich nicht bewirken würde, nämlich die Bezahlung aller Frachtkoſten ſowie die Annahme des Gutes, erfüllt iſt, und es bedarf insbeſondere keiner Willenserklärung desjenigen, deſſen Anſprüche ſich damit erledigen; dabei ſei einer gewiſſen Parallele gedacht, die das Frachtrecht in § 436 HGB. gibt: dort wird der Empfänger kraft Geſetzes zur Zahlung der Frachtkoſten nach Maßgabe des Frachtbriefes verpflichtet, wenn er das Gut und den Frachtbrief angenommen hat; natürlich liegt in der Annahme, und hier in der Zahlung der Fracht, eine Willenserklärung, aber dieſe Willenserklärungen haben darüber hinaus Rechtsfolgen, die ſie nicht mit einſchließen, an die der Empfänger vielleicht gar nicht denkt, an die er auch gar nicht zu denken braucht, ſondern die einfach kraft Geſetzes ohne Mitwirkung des Empfängers eintreten, nämlich dort die Zahlungsverpflichtung, hier der Verluſt der Anſprüche gegen den Frachtführer; wollte das Geſetz dieſen Verluſt an ein Mitwirken des Gläubigers binden, ſo wäre das Nächſtliegende die Form eines Verzichtes geweſen; doch wie bei dem Schuldnerwerden des Empfängers eine willentliche Verpflichtung dieſes nicht notwendig iſt, wohl aber nebenher vorhanden ſein kann, ſo erlöſchen die Anſprüche gegen den Frachtführer ohne Zutun des Empfängers oder Abſenders, wenn auch ein Verzicht dieſer beiden oder eines dieſer beiden ſtatt der vom Geſetz aufgeſtellten Vorausſetzungen oder neben ihnen möglich iſt und in der Praxis oft vorkommen mag.[1]) Weit über das bürgerliche Recht hinausgreifend wird der Frachtführer dank der Vorſchrift des § 438 I HGB. ſeiner Verpflichtungen ledig; jenes kennt nur bei Annahme einer mangelhaften Leiſtung die Rechtsfolge, daß zukünftig der Gläubiger es nachweiſen muß, „wenn er die Leiſtung deshalb nicht als Erfüllung gelten laſſen will, weil ſie eine andere als die geſchuldete Leiſtung oder weil ſie unvollſtändig geweſen ſei“;[2]) daneben würde die Zahlung der Fracht einen Verzicht auf die Geltendmachung von Mängeln nur inſoweit darſtellen, als ſie trotz der Kenntnis der Mängel geſchah;[3]) da der Frachtvertrag ein Werkvertrag iſt, würde ferner die Vorſchrift des § 640 II BGB. Anwendung zu finden haben, wonach dem in Kenntnis der Mängel abnehmenden Beſteller „die in den §§ 633, 634 BGB. beſtimmten Anſprüche nur zuſtehen, wenn er ſich ſeine Rechte wegen des Mangels bei der Abnahme vorbehält“; dagegen ſchließt dieſe Vorſchrift bereits nicht mehr die Schadenserſatzanſprüche des Beſtellers gegen den Frachtführer aus, „wenn der Mangel des Werkes auf einem Umſtand beruht, den der Unternehmer zu vertreten hat.“[4]) Wenn alſo der Frachtführer-Unternehmer a l l e r Anſprüche gegen ihn bei ge-

[1]) vgl. § 7 der Diſſ.
[2]) § 363 BGB.
[3]) Lehmann-Ring II S. 350.
[4]) § 635 i. V. m. 640 II BGB.; vgl. RG. Bd. 90 S. 18.

nannter doppelter Vorausſetzung[5]) befreit wird, ſo bedeutet dies eine große Vergünſtigung des Frachtrechtes für den Frachtführer im Gegenſatz zum ſonſtigen Unternehmer; denn alle Anſprüche gegen ihn erlöſchen ohne weiteres kraft Geſetzes und zwar nicht nur diejenigen des Empfängers, woran zunächſt zu denken wäre, da es der Empfänger iſt, der — in der Regel — die den Frachtführer befreienden Handlungen vornimmt; auch ein Untergang der Anſprüche des Abſenders erfolgt zwangsläufig und dies hängt eng zuſammen mit dem Gedanken der Verſchmelzung von Abſender und Empfänger, welche beide ja gegenſeitiges Intereſſe wahrnehmen können;[6]) die Handlungen eines von ihnen zeitigen hier für und gegen beide Wirkung. Es können demnach nicht mehr geltend gemacht werden die Anſprüche auf Erfüllung und auf Schadenserſatz wegen Verluſtes, Beſchädigung des Gutes, Verſäumung der Lieferfriſt und aller ſonſtigen Verletzungen des Frachtführers; nur müſſen die Anſprüche dem Frachtvertrag entnommen ſein: folglich bleiben beſtehen Rechte, die anderer Grundlage entſpringen, und es kann fernerhin[7]) der Frachtführer aus unerlaubter Handlung, aus ungerechtfertigter Bereicherung[8]) oder aus einem beſonders abgeſchloſſenen Verwahrungsvertrag in Anſpruch genommen werden. Bei dem Erlöſchen der Anſprüche ſpielt es keine Rolle, ob dieſe aus dem Frachtbrief zu erſehen ſind oder nicht,[9]) ſondern ſie gehen insgeſamt unter, freilich mit der Maßgabe, daß der Frachtführer, der dem des Frachtvertrages ſelbſt unkundigen Empfänger Anſprüche des Abſenders argliſtig verſchweigt, den dadurch entſtandenen Schaden nach den Regeln über unerlaubte Handlungen gemäß den §§ 823 ff BGB. zu erſetzen hat. Daß das Geſetz eine ſolch einſchneidende Regelung getroffen hat, erklärt ſich aus dem Wunſch, das Frachtgeſchäft ſeiner Natur entſprechend raſch und in Kürze vollſtändig und endgültig abwickelbar zu geſtalten; iſt es auch richtig, anzunehmen, daß ein Kaufmann vor Frachtzahlung ſich umſieht, ob die Frachtleiſtung in allen Punkten ordentlich erledigt wurde,[10]) ſo ſind dennoch ohne Zweifel für den nicht kaufmänniſchen Empfänger, von dem man die Sorgfalt ſofortiger Unterſuchung nicht erwarten kann und darf, ſchwere Härten gegeben.[11]) Bei dieſen Vorbemerkungen ſei auch noch erwähnt,

[5]) NB. Annahme, nicht Abnahme.

[6]) vgl. § 6 der Diſſ.

[7]) um nur einige Beiſpiele zu nennen.

[8]) hier iſt beſonders an den Fall zuviel bezahlter Fracht zu denken; doch geht auch ein ſolcher Anſpruch kraft § 438 I HGB. unter, wenn die Zuvielbezahlung durch eine Vertragswidrigkeit des Frachtführers verurſacht iſt; vgl. Düringer-Hachenburg III S. 883.

[9]) denn „alle Anſprüche aus dem Frachtvertrag erlöſchen"; § 438 I HGB.

[10]) vgl. RG. Bd. 25/32.

[11]) die bei anderen Rechtsinſtituten vermieden wurden z. B. iſt nur bei einem beiderſeitigen Handelsgeſchäft die Mängelrüge nach § 377 HGB. unverzüglich zu erſtatten, während der nicht kaufmänniſche Käufer dieſer Vorſchrift nicht unterliegt.

daß auf Frankoſendungen die Vorſchrift des § 438 I HGB. überhaupt keine Anwendung finden kann, da notwendig Annahme und Zahlung kumulativ, nicht bloß alternativ, vorhanden ſein müſſen,[12]) wobei freilich gleichgültig iſt, ob die Zahlung der Fracht der Annahme vorausging oder dieſer nachfolgte;[13]) iſt im Voraus bezahlt worden, ſo genügt die alleinige Annahme ſeitens des Empfängers nicht, die Anſprüche aus dem Frachtvertrag zum Erlöſchen zu bringen, ſelbſt dann nicht, wenn der Empfänger noch einzelne Speſen über die vorausbezahlte Fracht hinaus an den Frachtführer begleicht.[14])

Ueber den Begriff der Annahme iſt ſchon an anderem Orte geſprochen worden[15]) und es kann deshalb an dieſer Stelle genug ſein, nochmals darauf hinzuweiſen, daß die Annahme eine Mitwirkung des Empfängers des Inhalts vorausſetzt, die angebotene Leiſtung als Erfüllung des Frachtvetrages zu betrachten; daß dieſe Annahme ſelbſt angefochten werden kann, ergibt ſich aus ihrer Natur als freier Willensakt des Empfängers, und Zwang, argliſtige Täuſchung oder Irrtum ſind ohne weiteres geeignet, die Annahme ſelbſt und deren Rechtsfolgen mittels Anfechtung zu beſeitigen; freilich darf der Irrtum nicht darin begründet ſein, daß ſich der Empfänger über die geſetzliche Folge ſeiner Willenserklärung, nämlich den Untergang der Anſprüche gegen den Frachtführer, irrte; denn darin liegt gerade der Wert und die Bedeutung des § 438 I HGB., daß das Erlöſchen der Anſprüche ſich nach Erfüllung eines beſtimmten Sachverhalts zwangsläufig vollzieht. Die Annahme eines Teiles des Gutes hat nur dann die den Frachtführer befreiende Wirkung, wenn es ſich um mehrere ſelbſtändige Güter einer Sendung handelt, mögen ſie auch auf einen gemeinſamen Frachtbrief reiſen; hinzutreten muß die Bezahlung der Fracht[16]) für das in Frage ſtehende Einzelgut, während darüber hinaus hinſichtlich der übrigen Einzelgüter § 438 HGB. nicht mehr Anwendung findet; iſt jedoch das Frachtgut, trotz gegebener Teilbarkeit nicht als eine Summe einzelner Güter zu betrachten, ſo erzeugt die Annahme eines Teiles nicht den Verluſt der Anſprüche gegen den Frachtführer, auch nicht hinſichtlich des angenommenen Teiles, ſo beſonders, wenn ein Teil des Gutes angenommen wird, während ſich der andere Teil noch auf der Reiſe befindet. Gleiches gilt in entſprechender Weiſe für die Bezahlung der Fracht und der ſonſt auf dem Gute haftenden Anſprüche: wird dieſer Betrag nicht in vollem Umfang beglichen, ſo kann der Frachtführer auch weiterhin in Anſpruch genommen werden; die kleinſte Zurückhaltung läßt die Forderungen gegen

[12]) Müller-Erzbach S. 610.

[13]) vgl. z. B. auch § 436 HGB.: „Annahme des Gutes und des Frachtbriefes."

[14]) Staub IV S. 927.

[15]) § 7 der Diſſ.

[16]) in dem Sinne, daß das Wort „Fracht" auch die ſonſtigen Forderungen des Frachtführers einſchließt.

den Frachtführer beſtehen; die Anfechtung der Zahlung iſt aus den allgemeinen Gründen zuläſſig, nur wieder mit der auch bei der Annahme des Gutes gemachten Einſchränkung. Andererſeits muß die Frachtzahlung nach beendigtem Transport geſchehen ſein; denn das Geſetz will, ſeinem Sinne nach, in die Annahme wie in die Frachtzahlung den Akt einer Billigung der Ausführung der Beförderung legen; eine ſolche Billigung kann nur in einer Bezahlung nach erfolgtem Transport geſehen werden;[17]) darum mußte oben die Anwendbarkeit der Vorſchrift des § 438 HGB. bei Frankoſendungen ausgeſchloſſen werden, da der vorausbezahlten Fracht keine Genehmigung der Leiſtung des Frachtführers unterſtellt werden kann. Will der Empfänger[18]) das Gut annehmen und die Frachtkoſten bezahlen, ohne damit die Anſprüche gegen den Frachtführer zum Erlöſchen zu bringen, ſo kann er dies, wenn er ſich ſeine Rechte vorbehält; freilich darf dieſer Vorbehalt nicht einſeitig ſein, ſondern muß mit Zuſtimmung des Frachtführers geſchehen; geht dieſer auf einen Vorbehalt nicht ein, ſo gibt es andere Mittel, die Rechte aus dem Frachtvertrag zu wahren, z. B. den Rückbehalt eines kleinen Teilbetrages der Frachtkoſten. Ein einſeitiger Vorbehalt jedoch iſt als eine protestatio facto contraria[19]) ohne Bedeutung.

Von dem ſo geſchilderten Prinzip ſieht das Geſetz eine Reihe von Ausnahmen in den Abſätzen I bis V des § 438 HGB. vor, welche ſich nach zwei Geſichtspunkten gruppieren laſſen.

1. Durchbrechungen der Regel ſind gegeben, wenn ſich der Anſpruch gegen den Frachtführer auf Beſchädigung oder Minderung des Gutes bezieht. Zunächſt kann der Empfänger die in § 438 I HGB. beſtimmte Rechtsfolge dadurch abwenden, daß er eine Feſtſtellung der Beſchädigung oder der Minderung des Gutes betreibt; dies wird in der Regel dann der Fall ſein,[20]) wenn die Mängel erkennbar ſind, doch ſteht es dem Empfänger frei, eine ſolche Feſtſtellung vorſorglich vornehmen zu laſſen, ſelbſt wenn nicht einmal die Vermutung für eine Beſchädigung oder Minderung ſpricht;[21]) nur hat die Feſtſtellung vor der Annahme des Gutes zu erfolgen, es ſei denn, daß es ſich um äußerlich nicht erkennbare Mängel handelt. Ob bereits bezahlt worden iſt, iſt unerheblich und es kann die Bezahlung durchaus der Feſtſtellung der Mängel vorausgegangen ſein; ſo drückt ſich klar der Text des Geſetzes aus, der allein feſtlegt, daß die Unterſuchung vor Annahme des Gutes zu geſchehen habe. Notwendig iſt jedoch die wirklich erfolgte Feſtſtellung der Mängel und es genügt zur Wahrung der Anſprüche aus dem Frachtvertrag nicht, daß eine Feſtſtellung beantragt iſt, wie es

---

[17]) Düringer-Hachenburg III S. 881.
[18]) oder auch der Abſender, z. B. bei einer ev. Siſtierung des Gutes.
[19]) Eger II S. 544.
[20]) z. B. ſtatt eines Vorbehaltes.
[21]) ſ. unten.

genügt bei Feſtſtellung äußerlich bei der Annahme nicht erkennbarer Mängel. Als Sachverſtändige kommen alle diejenigen Perſonen in Betracht, die — ſei es ad hoc, ſei es generell — von einem Gericht oder von einer zur Aufſtellung von Sachverſtändigen befugten Handelsvertretung ernannt worden ſind; es wäre zu eng, den Begriff des Sachverſtändigen dahin auslegen zu wollen, daß nur Perſonen, die gemäß § 164 FGG. beſtellt ſind, eine nach § 438 HGB. erforderte Mängelfeſtſtellung vornehmen könnten, ſondern man muß gerade im Gegenſatz zum bürgerlichen Recht im Handelsrecht die Organe des Handelsſtandes als zur Ernennung von Sachverſtändigen ermächtigt anſehen. Der Frachtführer iſt ſeinerſeits verpflichtet, die Unterſuchung des Gutes zu geſtatten; denn wenn auch das Geſetz eine ſolche Geſtattungspflicht nicht normiert, ſo iſt ſie doch gegeben, da dem in § 438 II HGB. dem Empfänger gegebenen Recht der Mängelfeſtſtellung notwendig die Pflicht des Frachtführers gleichen Inhalts entſprechen muß; auch iſt an eine Anwendbarkeit des § 242 BGB. zu denken. Geſtattet der Frachtführer die Unterſuchung nicht, ſo wäre damit eine Vertragsverletzung ſeinerſeits gegeben, die ihn ſchadenserſatzpflichtig machen würde; doch müßte der Empfänger ſich bei der dann erfolgenden Annahme gerade dieſen Anſpruch vorbehalten und es wäre letzten Endes der Praxis nichts gedient, da es ja gleichgültig iſt, ob ſich der Empfänger den genannten Schadenserſatzanſpruch oder den wegen der Minderung oder Beſchädigung des Gutes vorbehält; ſo kommt Müller-Erzbach [22]) dazu, in der Feſtſtellung der Mängel eine Art Bedingung kraft Geſetzes zu ſehen und wendet in analoger Weiſe die Beſtimmung des § 162 I BGB. an; folgt man ſeiner Anſicht, ſo gelangt man zu der auch praktiſch befriedigenden Löſung, daß, wenn der Frachtführer die „Bedingung" der Mängelfeſtſtellung wider Treu und Glauben verhindert, die Unterſuchung als erfolgt gilt; die präjudizierende Wirkung der Annahme und Bezahlung kann nicht mehr eintreten. Streitig könnte ferner ſein, ob das Geſetz es zur Vorausſetzung der Wahrung der Rechte gegen den Frachtführer machen will, daß tatſächlich eine Minderung oder Beſchädigung des Gutes gefunden wird; Düringer-Hachenburg [23]) äußert zu dieſer Frage, es müſſe feſtgeſtellt werden, „ob in der Tat eine Beſchädigung oder Minderung vorliegt" und pflichtet damit der ſtrengeren Meinung bei; dem iſt entgegenzuhalten, daß einmal es dem Sachverſtändigen häufig gar nicht möglich iſt, den Mangel zu erkennen, da er das Gut früher nicht gekannt hat,[24]) und daß ſodann es der Empfänger nicht in der Hand hat, eine einwandfreie Feſtſtellung herbeizuführen; deshalb iſt die Meinung allein zu vertreten, daß „ſelbſt wenn die Sachverſtändigen der Anſicht ſind, das Gut ſei

[22]) Müller-Erzbach S. 611.
[23]) Düringer-Hachenburg III S. 884.
[24]) Ehrenberg V 2 S. 249.

überhaupt nicht beſchädigt oder gemindert, dieſe ihre negative Feſtſtellung doch die Anſprüche des Empfängers aufrecht hält,“ [25]) und man hat das Geſetz in der Weiſe auszulegen, daß die Feſtſtellung des gegenwärtigen Zuſtandes genügt und es nicht eines tatſächlich gefundenen Mangels bedarf. So iſt alſo der erſte Fall einer Ausnahme von der Regel des § 438 I HGB. der, „daß die Beſchädigung oder die Minderung des Gutes vor deſſen Annahme durch amtlich beſtellte Sachverſtändige feſtgeſtellt wird.“ [26])

Doch ſelbſt nach der Annahme des Gutes und der Bezahlung der Fracht iſt es möglich, dem Frachtführer gegenüber wegen der gleichen Gründe [27]) alle Rechte zu wahren, wenn die Mängel bei der Annahme äußerlich nicht erkennbar waren.[28]) Daß das Geſetz hier hervorhebt, „der Mangel müſſe in der Zeit zwiſchen der Annahme des Gutes durch den Frachtführer und der Ablieferung entſtanden ſein,“ iſt keine Beſonderheit, ſondern dieſes Erfordernis bedarf es auch in den Fällen des § 438 II HGB.; dagegen liegt es nicht mehr im Machtbereich des Empfängers, die Feſtſtellung der Schäden durch einen Sachverſtändigen innerhalb einer gegebenen Friſt zu bewirken; die Annahme des Gutes konnte der Empfänger ſolange hinauszögern, bis eine Unterſuchung ſtattgefunden hatte, während es ihm nach der Annahme nicht ſtets möglich ſein wird, die Feſtſtellung der Mängel innerhalb einer vorgeſchriebenen Zeitſpanne zu betreiben; deshalb genügt bereits der Antrag auf Feſtſtellung, um die Anſprüche aus dem Frachtvertrag vor einem Erlöſchen zu bewahren. Dieſer Antrag iſt an eine relative und an eine abſolute zeitliche Begrenzung gebunden: denn er hat einmal unverzüglich, d. h. ohne ſchuldhaftes Zögern nach Entdeckung des Mangels zu geſchehen und ſodann iſt die Möglichkeit, den Antrag zu ſtellen, an die ausſchließende Friſt von einer Woche geknüpft; iſt ſeit der Annahme des Gutes eine Woche verſtrichen, ohne daß der Empfänger etwas unternahm, das Gut unterſuchen zu laſſen, ſo ſind die Anſprüche gegen den Frachtführer endgültig erloſchen.[29]) Jedoch jede Mängelfeſtſtellung iſt mit einem mehr oder weniger großen Aufwand von Koſten verbunden, die unter Umſtänden, wenn § 438 IV HGB.[30]) nicht Platz greift, endgültig der Empfänger zu tragen und die er in jedem Fall zunächſt dem Sachverſtändigen gegenüber zu erlegen hat; deshalb ſieht das Geſetz eine Wahrung der Rechte vor, ohne daß es ſogleich zu einer Sachver-

---

[25]) Müller-Erzbach S. 611.
[26]) § 438 II HGB.
[27]) Beſchädigung und Minderung.
[28]) § 438 III HGB.
[29]) Die Friſtberechnung richtet ſich auch hier nach den allgemeinen Regeln des BGB.; §§ 187 I, 188 II BGB.
[30]) „Die Koſten einer von dem Empfangsberechtigten beantragten Feſtſtellung ſind von dem Frachtführer zu tragen, wenn ein Verluſt oder eine Beſchädigung ermittelt wird, für welche der Frachtführer Erſatz leiſten muß“.

ſtändigenbeurteilung kommen muß; dem Empfänger ſteht es frei, unverzüglich an den Frachtführer Mitteilung des Mangels zu machen; auch hier iſt wiederum die doppelte Zeitbegrenzung feſtgelegt, ſo daß bei Nichtentdeckung des Mangels binnen einer Woche nach Annahme des Gutes der Frachtführer nicht mehr in Anſpruch genommen werden kann.[31]) Nun kann der Fall eintreten, daß der Frachtführer auf die Benachrichtigung hin den Mangel anerkennt und damit ein Feſtſtellungsverfahren überflüſſig macht; das Geſetz hat aber bei der weiteren Normierung des § 438 III Satz 2 HGB. auch die Fälle berückſichtigt, in denen der Frachtführer gar nichts von ſich hören läßt oder mit ſeiner Antwort lange zögert; es kann der Empfänger auch dann noch die präjudizierende Wirkung des § 438 I HGB. ausſchließen, wenn er die Feſtſtellung unverzüglich nach dem Zeitpunkt beantragt, bis zu welchem der Eingang einer Antwort des Frachtführers unter regelmäßigen Umſtänden erwartet werden darf." [32]) Dabei iſt darauf abzuſtellen, welchen Verkehrsmittels ſich der Empfänger bedient und man kann wohl vom Frachtführer verlangen, daß er in gleicher Weiſe ſeine Antwort gibt, wie ihn der Empfänger benachrichtigt hat.[33])

2. Nicht nur der Anſpruch gegen den Frachtführer wegen Beſchädigung oder Minderung des Gutes bleibt aufrecht erhalten, ſondern jeglicher Anſpruch aus dem Frachtvertrag wird vor dem Erlöſchen bewahrt, „wenn dieſer" — der Frachtführer — „den Schaden durch Vorſatz oder grobe Fahrläſſigkeit herbeigeführt hat." [34]) Irgendeine Friſtſetzung, ſei es relativer oder abſoluter Art, gibt es nicht; vielmehr unterliegen dann die Anſprüche gegen den Frachtführer nur mehr der allgemeinen Verjährung. Auch die Rechte wegen Beſchädigung oder Minderung des Gutes ſind hier eingeſchloſſen, ſo daß es nicht eines Feſtſtellungsverfahrens bedarf, ſobald dem Frachtführer Vorſatz oder grobe Fahrläſſigkeit zur Laſt fällt. Ein Schaden, der dadurch entſtanden iſt, daß der Frachtführer geheime Mängel argliſtig verſchweigt, um ſich die Vergünſtigung des § 438 I HGB. zu erhalten, iſt hier allerdings nicht einſchlägig; denn § 438 V HGB. ergreift nur den Schaden, der vor der Ablieferung und Annahme des Gutes vorſätzlich oder grob fahrläſſig herbeigeführt wurde. jedoch kann der Frachtführer ſich nach den Regeln der unerlaubten Handlung ſchadenserſatzpflichtig machen.[35])

Zum Schluß darf es nicht übergangen werden, in dieſem Zuſammenhange auch von der Verjährung der Anſprüche gegen den

[31]) Daß überhaupt dieſe Friſt von einer Woche beſtimmt wurde, entſpricht der Natur des Frachtgeſchäftes, das bei dem ſteten Reiſen des Frachtführers eine ſchnelle Erledigung finden ſoll. vgl. oben!

[32]) § 438 III 2. Satz HGB.

[33]) Telegraphiſche Benachrichtigung erfordert telegraphiſche Antwort, briefliche nur wieder eine briefliche.

[34]) § 438 V HGB.

[35]) Düringer-Hachenburg III S. 886.

Frachtführer zu ſprechen: Grundſätzlich gelten im Frachtrecht die allgemeinen Regeln der Verjährung nach bürgerlichem Rechte[36]) und das Handelsrecht ſieht für das Frachtgeſchäft nur in vier Fällen eine eigene Verjährungsregelung vor; bei Verluſt, Minderung, Beſchädigung und verſpäteter Ablieferung des Gutes allein ſind gemäß § 439 HGB. Beſonderheiten zu beachten, die vor allem einmal auf die Zeitdauer, alſo die Friſt der Verjährung, und ſodann auf die Aufrechnungsmöglichkeit verjährter Anſprüche abzielen. Es kann deshalb vorweg genommen werden, daß alle anderen Anſprüche gegen den Frachtführer den regelmäßigen Verjährungsfriſten unterliegen, d. h. für die Anſprüche des Empfängers ergibt ſich eine Verjährung nach 30 Jahren;[37]) denn kürzere Verjährungsfriſten, wie ſie in den §§ 196 und 197 BGB vorgeſehen ſind, kommen für Anſprüche des Empfängers nicht in Frage;[38]) lediglich aus unerlaubter Handlung kann der Frachtführer unter den in § 852 BGB genannten Vorausſetzungen nur innerhalb dreier Jahre in Anſpruch genommen werden. Auch die ſechsmonatige Verjährungsfriſt nach § 638 BGB. kann im Frachtrecht trotz der Natur des Frachtvertrages als eines Werkvertrages keine Anwendung finden, da dieſe Vorſchrift durch § 439 HGB. in eigener Regelung für das Frachtgeſchäft abgewandelt iſt; denn wenn § 638 BGB. die Anſprüche auf Wandlung, Minderung oder Schadenserſatz begreift, ſo iſt damit geſagt, daß es ſich um einen Mangel des fertiggeſtellten Werkes handeln muß;[39]) Minderung,[40]) Beſchädigung oder verſpätete Ablieferung ſind aber gerade Mängel des durch das Frachtgeſchäft bezweckten und bereits herbeigeführten Erfolges und dieſe haben ihre beſondere frachtrechtliche Regelung erfahren.

Die durch § 439 HGB. als Beſonderheit vorgeſchriebene Anwendbarkeit des § 414 HGB. bedeutet in erſter Linie, daß gewiſſe Anſprüche gegen den Frachtführer, wie ſie in den genannten Beſtimmungen beſonders hervorgehoben ſind, bereits in einem Jahr verjähren; Verluſt, Minderung, Beſchädigung und verſpätete Ablieferung des Gutes geben dem Empfänger Anſprüche, die dieſer kurzen Verjährungsfriſt unterliegen. Es ſei, für dieſen Abſchnitt ergänzend, erwähnt, daß unter Minderung nicht etwas Gleichbedeutendes mit teilweiſem Verluſt verſtanden werden darf, ſondern daß es ſich vielmehr um eine quantitative Abnahme des Gutes handeln muß, „die eintritt, ohne daß der feh-

[36]) §§ 194 ff. BGB.

[37]) § 195 BGB.

[38]) Anders z. B. bei den Anſprüchen des Frachtführers gegen Abſender und Empfänger auf Bezahlung der Fracht mit Einſchluß der Auslagen, die innerhalb von 2 Jahren verjähren. § 196 Ziffer 3 BGB.

[39]) vgl. §§ 634, 635 BGB., Endemann BGB. I S. 792.

[40]) hier Minderung = quantitative Abnahme des Gutes ohne Abhandenkommen eines Teiles an einen anderen Ort z. B. Eintrocknen von Weinen; vgl. unten!

lende Teil als ſolcher nach einem anderen Orte abhanden kommt;“ [41]) den Begriff des teilweiſen Verluſtes der Minderung gleichzuſtellen, würde überdies bedeuten, daß der Geſetzgeber ohne Not und überflüſſiger Maßen einen neuen Begriff für eine bereits aufgezählte Sache einführte; freilich werden in der Praxis die Grenzen oft ſchwer zu ziehen ſein und insbeſondere wird eine Minderung des Gutes ſehr häufig gleichzeitig eine Beſchädigung des Gutes bedeuten. Entgegen der Vorſchrift des § 225 BGB. kann die genannte kürzere Verjährungsfriſt nicht nur noch weiter abgekürzt, ſondern auch verlängert werden. Daß im Falle der Beſchädigung und Minderung einerſeits, im Falle des Verluſtes und der verſpäteten Ablieferung andererſeits der Beginn der Verjährung getrennt geregelt werden mußte,[42]) ergibt ſich als ſelbſtverſtändlich aus der Tatſache, daß das beſchädigte oder geminderte Gut überhaupt und rechtzeitig ankommt, das verluſtig gegangene oder verſpätet gelieferte Gut aber überhaupt nicht oder verzögert zur Ablieferung gelangt; deshalb beginnt erſteren Falles die Verjährung mit dem Tage, an welchem die Ablieferung ſtattgefunden hat, letzteren Falles mit dem Ablaufe des Tages, an dem die Ablieferung — ſei es nach Vertrag, ſei es nach Ortsgebrauch, ſei es nach richterlichem Ermeſſen — „hätte bewirkt ſein müſſen.“ [43])

Des weiteren kennt das HGB. eine Modifikation in der Verjährungsregelung gegenüber dem bürgerlichen Rechte inſoferne, als es ſich darum handelt, verjährte Anſprüche wegen Verluſtes, Minderung, Beſchädigung oder verſpäteter Ablieferung des Gutes zur Aufrechnung zu bringen. Das BGB. läßt eine Aufrechnung verjährter Anſprüche bereits zu, „wenn die verjährte Forderung zu der Zeit, zu welcher ſie gegen die andere Forderung aufgerechnet werden konnte, noch nicht verjährt war“;[44]) das Frachtrecht dagegen geſtattet eine Aufrechnung der genannten Anſprüche nach ihrer Verjährung nur dann, wenn eine der in § 414 III HGB. aufgezählten Vorausſetzungen vorliegt; nicht iſt ein kumulatives Gegebenſein mehrerer dieſer Vorausſetzungen erforderlich, ſondern es genügt, wenn der aufrechnende Teil ſich auf einen oder den anderen ihn begünſtigenden Sachverhalt berufen kann.

1. Entweder muß der Verluſt, die Minderung, die Beſchädigung oder die verſpätete Ablieferung vor der erfolgten Verjährung des daraus reſultierenden Anſpruches dem Frachtführer angezeigt worden ſein, d. h. er muß mündlich oder ſchriftlich von der anſpruchsbegründenden Tatſache Kenntnis erhalten haben oder

---

[41]) Düringer-Hachenburg III S. 759.
[42]) § 414 II HGB.
[43]) Lehmann-Ring II S. 288.
[44]) § 390 Satz 2 BGB.; vgl. aber die Sonderbeſtimmunn des § 479 BGB. i. V. mit 478 BGB.

2. es muß wenigſtens eine Anzeige gleichen Inhalts an ihn abgeſendet worden ſein; ob dies unverzüglich nach Entdeckung des Mangels geſchehen iſt[46]) oder nicht, wirkt ſich in keiner Weiſe aus, da es nur auf die zeitliche Begrenzung der Abſendung vor der Verjährung ankommt.
3. Wird weder der Frachtführer verſtändigt noch überhaupt eine Anzeige an ihn abgeſchickt, ſo iſt die Aufrechnungsmöglichkeit noch immer gewahrt, wenn eine gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweiſes beantragt worden iſt und zwar vor Ablauf der Verjährungsfriſt; ob dieſe Beweisaufnahme ſelbſt vorher wirklich ſtattgefunden hat oder erſt ſpäterhin vorgenommen wird, kann keine Rolle ſpielen, da, erſteres zu erreichen, der Empfänger[47]) nicht immer in der Lage iſt.
4. Aufrechnen kann endlich der Empfänger noch nach der Verjährung, wenn in einem zwiſchen ihm und dem Abſender oder einem ſpäteren Erwerber und dem Abſender wegen der hier einſchlägigen Gründe anhängigen Prozeß dem Frachtführer der Streit verkündet wurde und zwar auch wiederum vor Ablauf der Verjährungsfriſt.

Dieſe Beſonderheiten in der Verjährungs- und Aufrechnungsregelung haben den Zweck, dem Frachtführer in der raſchen Abwicklung ſeiner Geſchäfte möglichſt zu helfen und ihn andererſeits vor der Gefahr ſpäterer Aufrechnung zu ſchützen, wenn nicht beſondere Gründe, wie ſie § 414 III HGB. nennt, es angemeſſen erſcheinen laſſen, ihn auch einer ſpäteren Aufrechnung zu unterwerfen. Iſt dieſe Regelung demnach zu Gunſten des Frachtführers geſchehen, ſo wird es klar, daß die Vorſchriften des § 414 HGB.[48]) nicht Anwendung finden können, wenn es dem Frachtführer zur Laſt fällt, daß er den bei Verluſt, Minderung, Beſchädigung oder verſpäteter Ablieferung des Gutes entſtandenen Schaden vorſätzlich herbeigeführt hat; zu betonen iſt jedoch dabei, daß grobe Fahrläſſigkeit des Frachtführers hier nicht genügt, ihn ſeiner Vorteile zu entſetzen.[50]) Im übrigen braucht die vorſätzliche Herbeiführung des Schadens nicht unbedingt vom Frachtführer ſelbſt geſchehen ſein, ſondern er hat auch das Verhalten ſeiner Leute zu vertreten;[51]) allerdings kann dem Frachtführer die Haftung für Vorſatz ſeiner Leute im Voraus erlaſſen werden.[52]) Fällt auf Grund des § 414 IV HGB. die einjährige Verjährungsfriſt weg, ſo tritt gemäß § 195 BGB. eine Verjährung erſt nach 30 Jahren ein.

---

[46]) vgl. z. B. § 377 HGB.
[47]) oder der ſonſtige Antragſteller.
[48]) Abſ. I mit III.
[49]) § 414 IV. HGB.
[50]) Anders z. B. § 438 HGB.
[51]) vgl. § 431 HGB. und § 6 der Diſſ.
[52]) § 278 Satz 2 BGB.

Literaturverzeichnis.

Buchmann: Die Stellung des Adreſſaten im Frachtgeſchäft. Diſſ. Erlangen 1897.

Coſack: Lehrbruch des Handelsrechtes. 1930. 12. Auflage.

Demme: Verſchmelzung von Abſender und Empfänger gegenüber dem Frachtführer im Landfrachtrecht. Diſſ. Göttingen 1925.

Denkſchrift zum Entwurf eines Handelsgeſetzbuches.

Düringer-Hachenburg: Das Handelsgeſetzbuch. Mannheim, Leipzig 1913. 2. Auflage.

— Dasſelbe, 1930. 3. Auflage.

Eger: Das deutſche Frachtrecht. Berlin 1888/1890.

— Das Verfügungsrecht des Abſenders nach dem internationalen Eiſenbahntransportrecht, in den Annalen des deutſchen Reiches für Geſetzgebung, Verwaltung und Volkswirtſchaft, 1908, Nr. 9.

Ehrenberg: Handbuch des Handelsrechtes. Leipzig 1915, V. Teil.

Endemann: Das deutſche Handelsrecht. Leipzig 1887.

— Handbuch des deutſchen Handels-, See- und Wechſelrechtes. 1885.

— Lehrbuch des bürgerlichen Rechtes. Berlin 1919. 8. und 9. Auflage.

Entſcheidungen des Reichsgerichtes.

— des Reichsoberhandelsgerichtes.

Fiſcher-Henle: Bürgerliches Geſetzbuch. München 1923.

Gaertner: Der Beſitzwechſel am Frachtgut. Diſſ. Heidelberg 1912.

Heilfron: Deutſche Rechtsgeſchichte. Berlin 1900.

Hellwig: Die Verträge auf Leiſtung an Dritte. Leipzig 1899.

Koenige: Kommentar zum Handelsgeſetzbuch. Mannheim, Berlin, Leipzig 1929. 2. Auflage.

Kreß: Beſitz und Recht. 1909.

Lehmann-Ring: Kommentar zum Handelsgeſetzbuch. Berlin 1901.

Leutke: Wem ſteht das Verfügungsrecht beim Frachtgeſchäft in den einzelnen Abſchnitten zu? Diſſ. Königsberg 1903.

— Das Verfügungsrecht beim Frachtgeſchäft unter beſonderer Berückſichtigung des Poſtfrachtgeſchäftes. Berlin 1905.

Makower: Kommentar zum Handelsgeſetzbuch. Berlin 1907. 13. Aufl.

Moſſe-Heymann: Handelsgeſetzbuch. Berlin, Leipzig 1926. 17. Aufl.

Müller-Erzbach: Lehrbuch des deutſchen Handelsrechtes. Tübingen 1928. 2. und 3. Auflage.

— Die Verſchmelzung von Einzelperſönlichkeiten im Rechtsleben. In Jherings Jahrbuch Bd. 73.

Planitz: Grundzüge des deutſchen Privatrechtes. Berlin 1925.

Salkowski: Lehrbuch der Inſtitutionen und der Geſchichte des römiſchen Privatrechtes. Leipzig 1892.

Staub: Kommentar zum Handelsgeſetzbuch. 1900. 6. und 7. Auflage.

— Kommentar zum Handelsgeſetzbuch. 1926/1927. 12. und 13. Auflage.

Staudinger: Kommentar zum bürgerlichen Geſetzbuch. 1926. 9. Auflage. III. Band.

Windſcheid-Kipp: Lehrbuch des Pandektenrechtes. 1906. 9. Auflage.

Wolf: Die Veränderung der dinglichen Rechtslage bei Anwendung des Frachtbriefes und des Frachtbriefduplikates. Diſſ. Würzburg 1927.